AUTO CLUB

EL ENCANTO DE TANDIL

Ver nota de pág. 38

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
F.I.A. - A.I.T.
F.I.T.A.C.

m$n 200.-
$ 2.- Ley 18.188
Ejemplar Exclusivo para Socios del ACA
Prohibida su Venta

ño XI - nº 57 - mar - abr. 1971 - bue aire


DESDE AQUI EXPORTAMO
m$n 5.200.000.000.
Industria Olivetti Argentina S.A., Merlo, Provincia de Buenos Aires.
Aquí se fabrican anualmente 270.000 máquinas.
En 1970, Olivetti exportó por valor de 13.000.000 de dólares hacia los siguientes mercados: zona ALALC: 56%; Estados Unidos: 40%; Australia, Singapur e Inglaterra: 4%.
Para cubrir esta creciente política exportadora, ya ha comenzado la ampliación de su fábrica, que pasará de los actuales 35.000 m² cubiertos a 45.000 m², al finalizar las obras.
olivetti
PUBLIART

Mundial Hotel

Av. de Mayo 1298 - Buenos Aires - Teléfonos 37-0011/14

HOTEL DE PRIMERA CATEGORIA CON EL MAXIMO CONFORT

Precios al alcance de usted y su familia y especial para la familia grande, colegios y delegaciones. Unico en Buenos Aires que dispone departamentos amplios en doble habitación de 4, 6 y 8 personas o la comodidad que usted desee.

Habitaciones con baño privado y teléfono para una persona en habitaciones de una cama chica $ 15; en sala grande $ 17; para dos personas $ 23; para tres $ 30 y más de tres personas en una sola habitación $ 9 cada una.
Laudo 20 %.

ATENCION MEDICA PERMANENTE Y GRATUITA A TODO PASAJERO DEL HOTEL



GRAN SALA DE FIESTAS

Extraordinaria - Suntuosa - Confortable
Fechas disponibles
Consulte precios

PEDICUROS

"ASEN"

CALZADO

Av. de Mayo 1282 - Buenos Aires
(Edificio Hotel Mundial)
Teléfono 38-7039

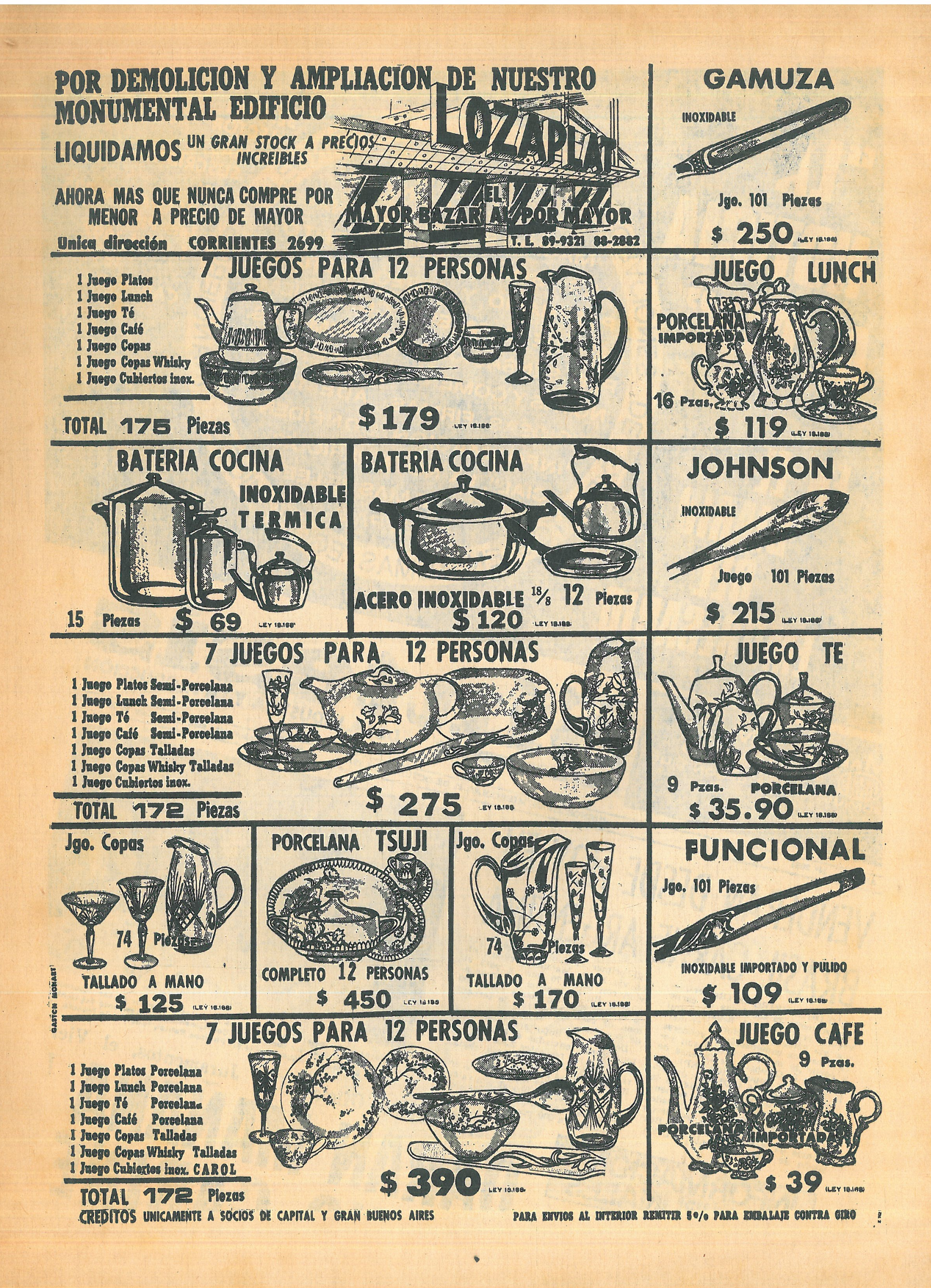
Nueva y Primera Pedicuria con baños Higiénicos. Pediluvios. Refrescantes.

Nueva línea de CALZADO ELEGANTE en elastizados para damas y plantillado hecho a mano para hombre.

Bonificaciones a todos los pasajeros del hotel



Tevedos
25 DE MAYO
LAS FLORES
DOLORES
LO ACOMPAÑAMOS
HASTA 300 KMS.
DESDE PLAZA CONGRESO
R. O. DEL URUGUAY
RAMALLO
SAN PEDRO
BARADERO
SALTO
CHACABUCO
RIO DE LA PLATA
LOBOS
MONTE
CHASCOMUS
MAGDALENA
Bahia Samborombon
ALVEAR
TAPALQUEN
BOLIVAR
AZUL
AYACUCHO
J. MADARIAGA
MAR CHIQUITA
Area de cobertura
Canal 2 y sus repetidoras
El Gran Buenos Aires y el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires reciben señal permanente del sistema constituído por CANAL 2 y sus TRES REPETIDORAS. Así, en 70.000 Km 2. del Primer Estado Argentino usted está acompañado por este excitante medio de entretenimiento e información que es la televisión.
Tevedos
CANAL 2
La Plata
y su sistema:
CANAL 8 - 25 DE MAYO
CANAL 5 - LAS FLORES
CANAL 3 - DOLORES

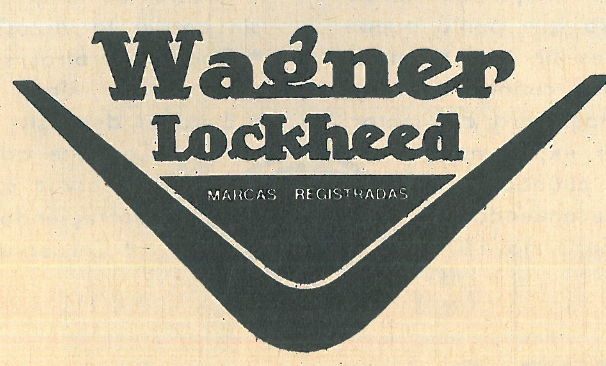

POR DEMOLICION Y AMPLIACION DE NUESTRO MONUMENTAL EDIFICIO
LIQUIDAMOS UN GRAN STOCK A PRECIOS INCREIBLES
AHORA MAS QUE NUNCA COMPRE POR MENOR A PRECIO DE MAYOR
Unica dirección CORRIENTES 2699
LOZAPLAT
EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR
T. E. 89-9321 88-2882
GAMUZA
INOXIDABLE
Jgo. 101 Piezas
$ 250 LEY 18.188
7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS
1 Juego Platos
1 Juego Lunch
1 Juego Té
1 Juego Café
1 Juego Copas
1 Juego Copas Whisky
1 Juego Cubiertos inox.
TOTAL 175 Piezas
$ 179 LEY 18.188
JUEGO LUNCH
PORCELANA IMPORTADA
16 Pzas.
$ 119 LEY 18.188
BATERIA COCINA
INOXIDABLE TERMICA
15 Piezas
$ 69 LEY 18.188
BATERIA COCINA
ACERO INOXIDABLE 18/8 12 Piezas
$ 120 LEY 18.188
JOHNSON
INOXIDABLE
Juego 101 Piezas
$ 215 LEY 18.188
7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS
1 Juego Platos Semi-Porcelana
1 Juego Lunch Semi-Porcelana
1 Juego Té Semi-Porcelana
1 Juego Café Semi-Porcelana
1 Juego Copas Talladas
1 Juego Copas Whisky Talladas
1 Juego Cubiertos inox.
TOTAL 172 Piezas
$ 275 LEY 18.188
JUEGO TE
9 Pzas. PORCELANA
$ 35.90 LEY 18.188
Jgo. Copas
74 Piezas
TALLADO A MANO
$ 125 LEY 18.188
PORCELANA TSUJI
COMPLETO 12 PERSONAS
$ 450 LEY 18.188
Jgo. Copas
74 Piezas
TALLADO A MANO
$ 170 LEY 18.188
FUNCIONAL
Jgo. 101 Piezas
INOXIDABLE IMPORTADO Y PULIDO
$ 109 LEY 18.188
GASTON MONAST
7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS
1 Juego Platos Porcelana
1 Juego Lunch Porcelana
1 Juego Té Porcelana
1 Juego Café Porcelana
1 Juego Copas Talladas
1 Juego Copas Whisky Talladas
1 Juego Cubiertos inox. CAROL
TOTAL 172 Piezas
$ 390 LEY 18.188
JUEGO CAFE
9 Pzas.
PORCELANA IMPORTADA
$ 39 LEY 18.188
CREDITOS UNICAMENTE A SOCIOS DE CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES
PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5% PARA EMBALAJE CONTRA GIRO


2 835
"LA NOTICIA AL DIA"
EN EL DIARIO DEL EMPRESARIO
COLABORACIONES DE EXPERTOS EN TEMAS ECONOMICOS FINANCIEROS Y TECNICOS
LA MAS COMPLETA INFORMACION SOBRE: TRIBUNALES, BOLSA, MOVIMIENTO PORTUARIO Y AEREO, COTIZACION DE METALES; Y COMO SIEMPRE SENSACIONALES PRIMICIAS. NOTAS Y COMENTARIOS DE PRESTIGIOSAS FIRMAS. ADEMAS... "INFORMACION CONFIDENCIAL", LA NOTA PERIODISTICA QUE MAS SE LEE EN EL PAIS
SEA UN LECTOR MAS... SUSCRIBASE EN RIVADAVIA 825 1er. PISO T. E. 34-1897 1899 CAP. FED.
Síntesis
DE LA INDUSTRIA Y LA PRODUCCION
— Precio del ejemplar: m$n 20.— - Ley 18.188 $ 0.20
BUENOS AIRES, MIERCOLES 21 DE OCTUBRE DE 1970
Año X — Nº 2061
VENDERAN DESDE HOY EN BRASIL CARNE ARGENTINA
RIO DE JANEIRO, 20 (Reuter). — Las primeras 30 toneladas de carne vacuna argentina que llegaron aquí por vía aérea para reforzar el mercado carioca comenzarán a venderse a partir de mañana, anunciaron voceros de la Campaña de Defensa de la Economía Popular (CADEP).
Brasil importará 4.700 tons. de carne vacuna, fundamentalmente de la Argentina, antes del 30 de noviembre para abastecer las necesidades de su mercado interno, señalaron fuentes de la estatal Compañía Brasileña de Almacenamiento (CIBRAZEM).
El primer cargamento llegó ayer por vía aérea. Mañana arribará un avión con otras 70 tons. y para el próximo fin de semana es aguardado el arribo de un buque con 1.100 tons. de carne congelada de ternero de dos años.
Del total que importará Brasil, 2.400 tons. serán enviadas a Río Grande Do Sul y las restantes 2.300 tons. serán comercializadas en esta ciudad, informaron las fuentes.
El kilo de carne de cortes traseros se venderá al público al equivalente de 296 pesos argentinos, y el de cortes delanteros a 200 pesos.
INFORMACION
La Jornada del Reloj Francés agasajó al periodismo en el Alvear. Aparecen nota gráfica el consejero comercial J. Courtemanche; el presidente del Centro nizador Sr. Robert Anguenot, y el Sr. Philippe Pontel, funcionario francés.
Confirmación Oficial: Los Juramentos, el Vier
DARAN MAÑANA
GABINE

Haciendo revisar los frenos cada 10.000 Km. evitarà ser un "desenfrenado"!

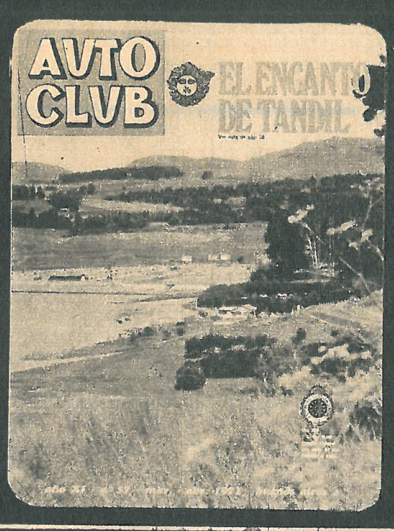
Cada 10.000 Km. pídale a su mecánico de confianza que le revise el fluído, los caños, cubetas, guardapolvos, bombas y cilindros y si tiene que renovarle alguna pieza, pídale WAGNER LOCKHEED, la marca que evita accidentes en el mundo entero.

Evite accidentes, frene con...



NUESTRA PORTADA

El embalse del Fuerte y sus dependencias balnearias, en Tandil, constituyen uno de los lugares más atrayentes del conjunto turístico que tiene su epicentro en esa tradicional ciudad bonaerense. El sol, las sierras, la placidez del panorama y la posibilidad de realizar cautivantes excursiones, son algunos de los motivos que atraen a miles de turistas hacia la ciudad que otrora ostentó con orgullo su Piedra Movediza. Aparte de su belleza natural, la zona cuenta con importantes industrias, una intensa vida agropecuaria y una particular fisonomía, en armoniosa conjunción de historia y progreso (ver nota en pág. 38).



AÑO XI - Nº 57 - MARZO-ABRIL 1971

sumario

REDACCION Y ADMINISTRACION: AVDA. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 7º, TELEFONOS: 83-6061, INTERNO 261; SECRETARIA DE REDACCION: 80-1837; PUBLICIDAD: 84-9556. REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL 702.641. PUBLICACION ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES.

AUTO CLUB

Director
Dr. CESAR C. CARMAN
Presidente del ACA
Comisión Asesora
Presidente
Dr. ROBERTO N. LOBOS
Vicepresidente 2º de la C.D. del ACA
Esc. ENRIQUE F. GHEZZI
Sr. LINO PALACIO
Sr. ALFREDO CALISTO
Sr. ADOLFO LANUS
Comisión Financiera
Presidente
Ing. MARIO L. NEGRI
Vicepresidente 2º Honorario de la C.D. del ACA
Cap. de Navío Ing. LUIS M. A. GIANELLI
Tesorero de la C.D. del ACA
Dr. ADOLFO M. DIAZ
Presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas del ACA
Jefe de Redacción
Dr. MANUEL GOLDSTRAJ
Secretario Gral. de Redacción
Sr. EDUARDO PALACIOS VIDELA
Redactores
Sr. Jorge Calvetti
Sr. Gustavo A. G. Gómez
Sr. Tomás Saraví
Diagramación y Arte
Sr. Juan Carlos Piña
Sr. Nicolás Santiago Stancich
Archivo
Sr. Ernesto A. Biggeri
Publicidad y Relaciones Públicas
Jefe:
Sr. Fortunato Valotta
Promotores:
Sr. Patricio García
Sr. José Peluso
Sr. Angel J. Zaro

En este número: fotografías de Gustavo A. G. Gómez y Juan C. Piña.

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

TIRADA DE ESTA EDICION: 530.000 EJEMPLARES

Precio del ejemplar en la República Argentina $ 200.- m/n. $ 2.— (ley 18.188)

Números y

Al aparecer esta edición de AUTOCLUB podemos afirmar que la "conscripción" de socios —sin pago de cuota de ingreso—, que estuvo abierta para los automovilistas durante el mes de enero último, arrojó una cifra de 65.000 nuevos afiliados al Automóvil Club Argentino, de acuerdo con la nómina ya controlada debidamente y una vez aprobadas por la Comisión Directiva las respectivas solicitudes. De este modo, el total de los asociados de esta Entidad, depurado de todas sus bajas —como se hace periódicamente durante el año calendario—, alcanza, en cifras redondas, la cantidad de 521.000. Es difícil que pueda señalarse en nuestro país, y probablemente en toda Latinoamérica, una asociación, cualesquiera que sean su naturaleza jurídica o sus actividades, que reúna una lista de socios cotizantes de tamaña magnitud.

Obviamente, las autoridades de esta Institución tienen motivos sobrados para sentirse satisfechas del crecimiento vertical de la nómina societaria, que se inició ya en 1959 y se acentuó a partir de 1960. Para dar una idea objetiva de la importancia de ese fenómeno y del significado de esa adhesión de los automovilistas del país, en progresión que casi podríamos calificar de geométrica, es oportuno y justo destacar que las autoridades que se hicieron cargo de la dirección del A.C.A. en 1957 encontraron la Entidad con aproximadamente 75.000 socios en total. Esto quiere decir: primero, que en el transcurso de doce años el caudal societario se multiplicó por siete, hecho sin precedentes en cualquier período de la vida de la Institución, y segundo, que solamente en el mes de enero del año en curso se inscribieron en los registros del A.C.A. casi un número igual de socios nuevos al que existía como total a comienzos de 1958. Cualquiera que sea la explicación que este hecho insólito pudiese sugerir, lo indudable es que implica una ratificación masiva de la confianza que esta Institución merece a los destinatarios de los servicios que presta —prácticamente el país entero, por vía de los automovilistas o propietarios de automóviles, sus asociados—, y un incremento espectacular, diríamos, de su prestigio en el ámbito nacional.

* * *

Dijimos ya que ese hecho, ese crecimiento de razón geométrica de la

editorial

Responsabilidades

nómina societaria abona la comprensible satisfacción de las autoridades del Club, y si admitiéramos cierta tolerancia a las reacciones propias de la condición humana, estaríamos también autorizados a suponer que los resultados anotados justificarían igualmente cierto orgullo legítimo ante ese fruto de su incansable tarea. Sin embargo, no es éste el caso. Las autoridades del A.C.A. están, en cambio, realmente preocupadas. Saben que la responsabilidad que voluntariamente han aceptado gira en torno a la irrenunciable necesidad y obligación de prestar cada día más amplios, numerosos y mejores servicios a los asociados, quienes, por serlo, tienen el derecho de exigirlos o por lo menos de descansar en la certeza de que la Entidad no ahorrará esfuerzos para que la prestación de dichos servicios, que es una función derivada de su esencia y naturaleza, se efectúe siempre de la mejor manera posible. Lo recuerdan bien los dirigentes del A.C.A. y perciben claramente el alcance moral de esa responsabilidad a que hemos aludido, y, claro está, obran y actúan en consecuencia. Esto explica las muy cuantiosas inversiones que regular y constantemente realiza la Institución para extender sus servicios —para las automovilistas y para la promoción del turismo— en toda la República; para acrecentar sus estaciones y dependencias, a disposición de los socios, en todo el territorio nacional; para multiplicar sus equipos serviciales, mecánicos, de comunicación, de auxilio, etcétera, cubriendo con ellos todas las rutas y todos los rumbos de esta patria grande; para perfeccionar todas sus instalaciones, sus métodos de trabajo y asistencia, y para intensificar, además, su contacto permanente con los asociados, con el fin de conocer mejor sus necesidades. Y no es lo mismo pretender realizar todos estos fines pensando en una masa de 75.000 afiliados, que cuando se tiene en la mente 520.000 socios que esperan y confían en su Club.

* * *

Pero apresurémonos a decir, con sinceridad genuina y convicción profunda, que esa responsabilidad de los dirigentes del A.C.A. ante las necesidades de los socios no queda limitada al ámbito directivo: es mucho más vasta, y tanto, que inevitablemente la comparten y están sujetos a ella los propios asociados.

Porque, es necesario decirlo de una vez, el mejor contralor de la bondad de los servicios del Club y el mejor estímulo para perfeccionarlos incesantemente, sólo pueden provenir de los propios socios. Es absolutamente indispensable que éstos hagan conocer siempre su opinión, sus quejas, sus reclamaciones y, si corresponde y así lo desean y lo juzgan útil, también su aplauso, es decir, su palabra de aliento. El valor de tal comunicación es inapreciable, tanto cuando los socios observan o censuran como cuando elogian y expresan su satisfacción, o sugieren sus ideas, o exponen objetivamente sus puntos de vista. Deben hacerlo. Y este deber, tan simple en apariencia pero de tan trascendente significado para la buena marcha y el mejoramiento creciente de la empresa servicial del Automóvil Club Argentino, representa la responsabilidad que implica la condición de socio de esta Entidad, de esta gran Institución argentina.

LA DIRECCION

AUTORIDADES DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Comisión Directiva

Miembros Honorarios:

VICEPRESIDENTE 2º:
Ing. Mario L. Negri

SECRETARIO:
Dr. Walter A. Saborido

Miembros Titulares:

PRESIDENTE:
Dr. César C. Carman

VICEPRESIDENTE 1º:
Sr. Federico Lajud

VICEPRESIDENTE 2º:
Dr. Roberto N. Lobos

SECRETARIO:
Ing. Abel M. Lissarrague

PROSECRETARIO:
Esc. Enrique F. Ghezzi

TESORERO:
Cap. de Navío Ing.
Luis M. A. Gianelli

PROTESORERO:
Esc. Roberto V. Vitale

VOCALES TITULARES:
Dr. Ricardo E. Aráoz
Comodoro Ernesto Enrique Baca
Sr. Lucilo del Castillo
Sr. Jorge Eitel Collinet
Dr. Ricardo C. J. Crespo
Sr. Eduardo Del Piano
Dr. Marcelo Gowland Acosta
Dr. Belisario Moreno Hueyo
Dr. Eduardo A. Ortiz
Sr. Ovidio H. Salgueiro
Sr. Mario Solanas Pacheco
Sr. Marcos Victorica

VOCALES SUPLENTES:
Esc. Eduardo Casás
Ing. Emilio E. J. Ferro
Sra. Sara Pradère de Gayán
Sr. Alberto E. Lee
Sr. José A. Nazar Anchorena
Dr. Luis Petraglia
Esc. Víctor G. Zemborain

Comisión Fiscalizadora de Cuentas

PRESIDENTE:
Dr. Adolfo M. Díaz

VICEPRESIDENTE:
Sr. Oscar San Miguel

SECRETARIO:
Dr. Manuel Pérez Taboada

VOCALES TITULARES:
Dr. Luis F. Orcoyen
Sr. Luis J. R. Méndez Calzada

VOCALES SUPLENTES:
Sr. José María de Monasterio
Dr. Rodolfo Roccatagliata

Asamblea de Delegados

PRESIDENTE:
Ing. Eduardo Pous Peña

VICEPRESIDENTE:
Dr. Luis María Zambrano

SECRETARIO:
Sr. Guillermo O. Mirás

PROSECRETARIO:
Dr. Carlos A. Vaquer

Delegados

TITULARES:
Dr. Ernesto Aberg Cobo
Dr. Juan Aguirre Lanari
Gral. Gualterio E. Ahrens
Sr. Héctor Aizpiri
Ing. Darío H. Anasagasti
Dr. Marcelo Aranda
Sr. Alejandro E. Aráoz
Esc. Ernesto Arenaza
Sr. J. Nicanor Arévalo
Sr. José Atin
Dr. Esteban Balay García
Dr. Mariano M. Balverde
Esc. Héctor Barbosa Sarmiento
Dr. René Barón
Sr. Juan Antonio Baudrix
Dr. Juan José Beretervide
Sr. Antonio Bernárdez
Dr. Antonio Benedicto Bianchi
Ing. Carlos T. Bosch
Sr. Asdrúbal Bosio Biosi
Dr. Juan Carlos Brandán
Ing. Enrique Brané
Ing. Mauricio Braun Menéndez
Sr. Arturo C. A. Buxton
Sr. René Camerlinckx
Dr. Carlos Alberto Camuyrano
Sr. José Manuel Canale
Arq. Fernando L. F. Capilla
Ing. Luis de Carli
Sr. Raúl C. Carman
Sr. Ricardo Casal
Sr. Alfonso Castellanos Esquiú
Arq. Miguel Angel Cesari
Sr. Jorge Crotto Posse
Dr. Enrique A. Dacharry
Sr. Jorge A. Defferrari
Dr. Antonio Delfino
Sr. Carlos Mario Denna
Sr. Alberto De Ridder
Sr. Roberto Díaz Muñoz
Dr. Héctor G. Doblas
Dr. Félix G. Elizalde
Dr. Luis Esparbe
Sr. Carlos Fernández Freire
Dr. Armando Roberto Fiorito
Dr. M. Héctor Freyre
Dr. Horacio Frías Pasman
Sr. Juan Antonio Gaudino
Esc. Pedro L. González Victorica
Dr. Virgilio D. S. Gregorini
Dr. José Grinstein
Dr. Alejandro von der Heyde
Dr. Alfonso Hourcade
Dr. Horacio Hueyo
Sr. Jorge A. Isely
Sr. Antonio F. Isolabella
Esc. Gerardo Iturbe
Dr. Carlos Khoury Solá
Ing. Enrique Kirilovsky
Sr. Adolfo Lanús
Dr. Jorge Lastiri Ruiz
Sr. Raúl Lottero
Dr. Luis N. Magnanini
Sr. Norberto G. Martelli
Dr. Baltazar Martínez Briones
Sr. Felipe Marvaso
Esc. Juan María Mathet
Dr. Carlos Menéndez Behety
Dr. Guillermo Moreno Hueyo
Dr. Jorge M. F. Murga
Ing. Bartolomé Naón
Ing. Federico Ochoa
Ing. Mariano C. Otamendi
Sr. Luis Alfredo Ottonello
Sr. Hugo Papini
Sr. Secundino Parada
Arq. Raúl G. Pasman
Sra. Elsa Shaw de Pearson
Sra. Annette M. G. Peters
Sr. Hugo Enrique Pigni
Sr. Luis A. Pinto Krámer
Ing. Enrique Resnicovsky
Dr. Adalberto Reynal O'Connor
Sr. Teodoro A. L. Rigamonti Rappi
Esc. Horacio E. Ringuelet
Sr. Roberto C. Ripamonti
Dr. Rogelio J. Rivero
Dr. Héctor Rodríguez Bidegain
Dr. Luis Rodríguez Irigoyen
Dr. Fernando Sabsay
Dr. Juan M. Sanguinetti
Sr. Augusto H. Sturla
Sr. Miguel Angel Tollo
Sr. Francisco Turon
Sr. Alejandro Udaondo
Ing. Justo J. de Urquiza Anchorena
Dr. Adriano Zappa
Sr. Rodolfo Zuberbühler.

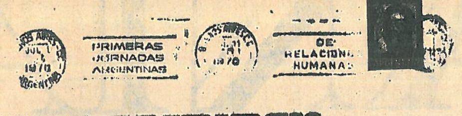
SUPLENTES:
Dr. Enrique Cifuentes
Sr. Roberto Russo
Sr. Rafael Cabal
Sra. María Celia Anzoátegui de Schlieper
Dr. Arturo Vainstok
Dr. José Almeida Huerta
Sr. Duilio Anzisi
Sr. Enrique Boltshauser
Sra. Elena M. R. de de la Cárcova
Sr. Nojem Epelhoic
Sr. Oscar A. Gálvez
Esc. Hipólito García Segret
Sr. José Antonio Garin
Sr. Rafael Gaudio
Arq. Antón Gutiérrez y Urquijo
Dr. José A. Lazcano
Sr. Salvador López Mansilla
Sr. Rodolfo Maglie
Sr. Guillermo C. Micheo
Esc. Francisco J. Oliver
Dr. Carlos Peña Méndez
Sr. Julián Pérez Martin
Dr. Salvador Perrota
Sr. Carlos Pablo Piatti
Dr. Jorge B. Prats
Dr. Ricardo E. Richelet
Dr. Enrique A. Sabena
Dr. Carlos A. I. Saráchaga
Sr. Félix G. Sarlangue Verdeau
Sr. Eduardo Smith Molina
Sr. Antonio de la Fuente
Rvdo. Padre Rodolfo Bufano
Sr. Héctor Alchourron

Tribunal de Honor

PRESIDENTE:
Dr. José Canasi

SECRETARIO:
Dr. Enrique J. R. Sojo

VOCALES:
Dr. Ricardo A. Bassi
Dr. Roberto López Novillo
Dr. Angel Maccarrone
Sr. Ramón J. Santamarina



nos escriben...

Revista Autoclub
Avda. del Libertador 1850
BUENOS AIRES

SEGURIDAD AUTOMOVILISTICA

Señor Director:

Hace pocos días tuve oportunidad de ver en un taller especializado una serie de automóviles, víctimas de distintas colisiones. Salí espantado. El modo como los coches modernos se deshacen al menor impacto, es impresionante. Surge de ello, que su construcción liviana y sin chasis, su material cada vez menos resistente y la potencia que desarrollan, no guardan relación entre sí. Antiguamente las víctimas de los automóviles eran los peatones. Hoy lo son sus conductores y sus acompañantes. Choques donde mueren hasta cinco personas "por bando" no son raros. Y cuando no mueren, quedan tullidos, paralíticos, tontos, mutilados, etc. Esto, sin tener en cuenta las consecuencias económicas para muchas familias, por las cuales un infortunio de este tipo implica la ruina que los seguros apenas amortiguan.

Parece absurdo y sorprendente que el Estado, que fiscaliza tan rigurosamente los medicamentos, los comestibles, los plaguicidas animales y vegetales, el riesgo de incendio, etc., no tome intervención en la fabricación de los automóviles, manifiestamente deficiente en materia de seguridad, sin que esa deficiencia se avise o ponga de manifiesto. Si una conexión eléctrica de alta tensión y los venenos se señalan con una cabeza de muerto y dos tibias, no se comprende bien por qué un automóvil, capaz de desarrollar —digamos prudentemente, 100 kilómetros—, no informa con una cabeza de muerto que, chocando de frente a esa velocidad reducirá su largo —digamos— de 5 metros a 3, transformándose en el sepulcro de sus ocupantes. Esto podría demostrarse recurriendo a la filmación con cámara lenta de choques "prefabricados", que convendría pasar en los cinematógrafos por cuenta de la policía, municipalidad o Secretaría de Salud Pública.

No podemos seguir en guerra con el automóvil, más mortífero en EE. UU. que la guerra del Vietnam. No basta con buenas carreteras, enseñanza vial, etc. Lo básico es que el automóvil resista medianamente los impactos y no se deshaga como si fuera de cartón.

Cada coche debería venderse con un índice técnicamente determinado de peligrosidad.

A todos nos interesa viajar en automóvil. Rodeemos este artefacto tan peligroso de los recaudos mínimos para hacerlo menos peligroso. Le interesa a los particulares que conducen alocados o no, pero también al A.C.A., responsable moral de la vida y salud de sus socios; al Estado, que debe velar por el bien común y no puede gastarse increíbles sumas de dinero en los hospitales, a consecuencia de "las bajas" del automovilismo, que no gozan de pensiones de guerra, ni de subsidios para viudas y huérfanos.

Para terminar; cuanto más resistente es un automóvil, más pesa; cuanto más pesado, más alta es la patente. En consecuencia, se desgrava la peligrosidad y se grava la seguridad, concepto que debería corregirse e invertirse.

Sin más, saluda a usted muy atentamente.

Alejandro von der Heyde Garrigos
Aráoz 2795
Buenos Aires

APORTES DEL AUTOMOVILISTA

Señor Director:

El tema que abordaré a continuación, en relación directa con problemas que a diario se plantean en Buenos Aires, a la comunidad de automovilistas, podría ser resumido así:

Desde el momento en que el hombre adquiere un auto en la ciudad de Buenos Aires, comienza a aportar una cantidad de pesos a la comunidad; por ejemplo: aporta a través de los impuestos a la fabricación del coche (de acuerdo con declaraciones aparecidas en la Revista AUTOCLUB, de hace unos años, hechas por un alto dirigente de Dodge, el 53 %); aporta a través del impuesto al combustible; aporta a través del impuesto a los lubricantes; aporta a través del impuesto a las cubiertas; aporta a través del impuesto a las bujías; aporta a través de las patentes municipales; aporta a través de los parquímetros, por el estacionamiento; aporta a través de impuestos "extras", sancionados en principio para un año y ahora hechos perpetuos (pese a que se diga por 10 años); aporta a la realización de obras especiales, mediante el derecho de peaje; aporta al mantenimiento de burocracias municipales a través del sellado para el registro y todas las "boletas" que a diario llegan y, en fin, aporta al mantenimiento de entidades de bien público, tales como el A.C.A., la cual, al fin de cuentas, es la única que nos da a través de carteles indicadores, señalamiento de rutas, auxilios y muchas cosas más, que es lo único que nos mantiene, pues nos hace sentir que "no estamos solos", sino que tenemos un amigo al lado.

Ahora bien, ¿qué recoge el que tanto aporta en favor de la comunidad? Nada, o mejor dicho, menos que nada.

Recoge baches y pozos, y zanjas y lomos, y cordones desnivelados, y garitas sin luces, y semáforos que andan fuera de onda y semáforos que no andan, y luces que cuestan millones y no encienden, y barreras automáticas que se traban a diario (Corrientes y F.C.G.S.M.), y cuadras cerradas, y montones de basuras producto de los recolectores, que es más lo que arrojan a la calle que lo que llevan y botellas que no se levantan y que la mayoría de las veces terminan rotas en medio de la calzada, y barreras clausuradas por falta de presupuesto de los ferrocarriles, y calles clausuradas por extensión de andenes (Vera y F.C.G.S.M.), y un montón de cosas más que sería largo enumerar y que a diario todos vemos y no podemos solucionar, pues el automovilista no rompe las calles, ni quema las luces de las garitas, ni tira botellas a la calle, ni tira latas vacías, ni rompe semáforos, ni arruina barreras, pero eso sí, el automovilista aporta... Por ello yo considero que de una vez por todas debemos reclamar por nuestros mínimos derechos, y es a través del Automóvil Club Argentino que debemos encarrilar esa reclamación. No sé la forma; pero sí sé el resultado que, de seguir así, nos llevará a la ruina, pues hoy mantener un coche es peor que tener "doble vida".

Señor Director: yo le pido encarecidamente que nuestra entidad reclame, no por la realización de "utópicas" obras que demandarán miles de millones de pesos, sino por las mínimas que nos permitan seguir usando las calles de Buenos Aires, como tales y no como castigo.

La comunidad se lo va a agradecer eternamente.

Lo saluda muy atte.

Romualdo G. Mileo Bottoli
S. P. Nº 177.220
Riglos 984 - Dpto. 2
Buenos Aires

PROVISION DE NAFTA

Señor Director:

Estas líneas tienen por objeto poner de manifiesto un hecho acaecido durante el

paro llevado a cabo por los expendedores de nafta a fines del mes de enero último. Si esta carta tiene la suerte de salir impresa en esa prestigiosa publicación opino que deberá titularse: ¡Gracias A.C.A.!

Resuelta una gira por las provincias de Buenos Aires, Río Negro y Neuquén con partida el 28 de enero y atemorizados por la mencionada eventualidad, nos decidimos a partir confiando en los servicios del A.C.A. y a fe que esta Institución se hizo merecedora ampliamente de esa confianza, pues en toda la ruta Nacional 3 y luego en la 22 en Choele-Choel, Neuquén, Zapala, San Martín de los Andes, Villa La Angostura y San Carlos de Bariloche, no faltó en sus estaciones de servicio el indispensable elemento que posibilitó nuestro viaje sin interrupción alguna. Aparte de la acostumbrada atención y del orden y limpieza imperante en sus instalaciones sanitarias.

No puedo dejar de mencionar la agradable estadía en el hermoso motel de la ciudad de Cipolletti, inaugurado recientemente.

Por todo lo expuesto dejo expresada públicamente mi satisfacción por pertenecer en calidad de socio a esa prestigiosa Institución.

Saludo al Señor Director con mi consideración más distinguida.

Héctor Aldax
Socio Plenario 257.640/8
Francisco Bilbao 3769
Buenos Aires

ACUERDO DE RECIPROCIDAD

Señor Director:

Me es grato llevar a conocimiento del señor Director, el hecho de que habiendo este verano concurrido a la República Oriental del Uruguay y en conocimiento de que el Automóvil Club del Uruguay presta a los automovilistas servicios mecánico y de auxilio, concurrí a sus oficinas ubicadas en Montevideo, calles Colonia esquina Yi, a fin de adherirme al citado servicio, habiendo sido objeto de un trato sumamente cordial y afectuoso, que deseo destacar.

En efecto, al llegar a la oficina fui inmediatamente atendido por el empleado a cargo de la misma, a quien informé sobre el objeto que me llevaba, por lo cual me proporcionó las explicaciones correspondientes, haciéndome saber la cuota que debía abonar, a la que di mi conformidad; mientras el empleado extendía el documento que acreditaría mi adhesión a ese servicio, me dijo que el mismo era consecuencia de un acuerdo de reciprocidad con nuestra Institución y para beneficio de sus asociados, por lo cual le exhibí la credencial que me acreditaba como tal y al verla exclamó: "¡Oh! ¡Es el primer socio vitalicio que vemos; a usted le vamos a dar otro tratamiento!", y se dirigió a una oficina contigua, de la que salió una persona que vino a mi encuentro y saludándome con particular afecto, departimos un rato; creo que era el jefe de la oficina de esos servicios; luego volvió el empleado que me estaba atendiendo y me hizo entrega del documento.

Tal actitud me obligó a agradecer en forma muy especial esa distinción y a hacer presente que esa actitud de confraternidad me obligaba, una vez llegado a Buenos Aires a ponerla en conocimiento de las autoridades de mi Club, lo que cumplo con estas líneas.

Con este motivo saludo al señor Director con mi más distinguida consideración.

Teobaldo M. Muñoz
Socio Vit. 7.325
Buenos Aires

⇨



UN VIAJE A BARILOCHE

Señor Director:

Me permito distraer su atención haciéndole llegar algunas breves impresiones de un reciente viaje a San Carlos de Bariloche.

Cuando el socio del A.C.A. no ha tenido la oportunidad (caso raro pero posible) de extender sus viajes más allá de la Avenida General Paz, no puede alcanzar a comprender lo que significa para el que viaja por las enormes distancias de nuestro país, el ver aparecer en la lejanía la clásica silueta de la insignia del A.C.A.

Algunas de las estaciones ubicadas en medio de tremendas soledades, son como un oasis para el viajero que aún en nuestros días siente su espíritu impresionado por la grandeza de la naturaleza que lo rodea, a la que el habitante de la ciudad no se encuentra acostumbrado.

Si a ello agregamos que en la estación y motel del A.C.A. se recibe al viajero con la cordialidad y calor que podemos asegurar es proverbial en quienes allí moran, nos explicaremos por qué debemos aunar todos nuestros esfuerzos para que esa institución siga cada día más, intensificando su esfera de acción para bien de nuestra patria.

Considero una obligación destacar la gentileza con que se nos ha recibido en los moteles de Santa Rosa y Lihué Calel de La Pampa, La Rinconada de Neuquén, donde pernoctamos, sin olvidar las sucesivas estaciones del A.C.A. a través de toda la ruta hasta San Carlos de Bariloche.

Abusando del tiempo del señor Director, deseo transmitirle una inquietud y solicitar su consejo.

A más o menos 40 kilómetros de Zapala, entre la estación de esta localidad y la similar de Aguada Florencio, se encuentra un rancho, de los típicos de la zona, en el que pudimos advertir la presencia de varios niños de corta edad, que nos ofrecieron piedras y fósiles de esos lugares.

Nos impresionó su pobreza (por desgracia, no rara en esos lugares) y quisiéramos hacerles llegar algunas cosas que, aunque por un momento, no los haga sentirse tan solos e ignorados.

Es por ello que le ruego quiera hacernos saber, por quién corresponda, cómo efectivizar nuestro propósito.

Mi número de socio plenario (23.534) está diciendo de los años que me unen al A.C.A. y con verdadera satisfacción, hago llegar a usted esta modesta pero sincera impresión sobre un viaje realizado con toda felicidad a esos lugares tan hermosos en que la naturaleza ha sido tan pródiga con nuestra querida patria.

Saludo al señor Presidente con mi mayor consideración y estima.

Dr. Carlos Alberto Poli
Juez de la Cámara del Crimen - S. P. Nº 23.534
Santa Rosa - La Pampa

N. de la D.: En cuanto a la inquietud expresada por el autor de la carta precedente, de hacer llegar una ayuda a los niños de la zona vecina a Zapala, la presidencia del A.C.A. ha dispuesto que la Gerencia de Estaciones de la Institución tome las providencias necesarias para que, a través de las Estaciones de Zapala o de Aguada Florencio, el doctor Poli pueda realizar el generoso envío que menciona.

PALABRAS DE ESTIMULO

Señor Director:

En varias oportunidades he deseado hacerles llegar, a usted y sus colaboradores inmediatos, mi más cálidas felicitaciones por el cada vez más abundante material didáctico y cultural con que AUTOCLUB engalana sus páginas; esta vez lo hago con el mayor de los placeres.

Perentoriamente me lleva a ello ver la firma de ese ilustre escritor de indiscutidos méritos, autor de cientos de libros y miles de artículos y cuentos, don Eduar-

do Zamacois, que nos honra con su presencia y permanencia en nuestra patria, de la que se desprende el gozo infinito de seguir gustando todo lo que nace de su pluma fértil y sutil (el artículo publicado en el último AUTOCLUB, por su amenidad, su fresca espontaneidad, es una prueba irrefutable de ello), que ojalá siga llevando en "ristre" por muchos años más, el poeta y escritor cercano a la centuria.

A usted, señor Director, mis felicitaciones (y sabrá disculpar mi tardanza...) por el rumbo esclarecido y lúcido con que lleva a nuestro AUTOCLUB, que implica el acercamiento a sus páginas de firmas meritorias e ilustres, tales como la de Gustavo García Saraví y la del distinguido autor de "Postales del Camino", entre otros que sería extenso enumerar. Gracias.

Edmundo Sirio
Pasaje 63, Nº 731
Villa Maipú - San Martín
(Prov. de Bs. Aires)

LA RUTA 41 EN MERCEDES

Señor Director:

En vuestra revista AUTOCLUB Nº 54, páginas 112 y 113, Vialidad Provincial publica el plan quinquenal de obras viales y con pena veo, que una de suma importancia, no ha entrado en dicho plan, (me refiero a la ruta Nº 41 trunca en esta ciudad y por consiguiente el movimiento normal no es correcto, por tratarse de comunicaciones del norte con el sur).

Dicha ruta ha quedado trunca al no hacerse el puente correspondiente como estaba proyectado sobre los ferrocarriles San Martín y Sarmiento y el problema del cruce de la ruta nacional Nº 5, desviando el tránsito por calles municipales, con 8 curvas cerradas y otros obstáculos peligrosos como ser: dos pasos a nivel de los ferrocarriles indicados de bastante movimiento y la ruta Nº 5 de tránsito intenso.

Hay que pensar que el tránsito principal por la ruta Nº 41, es de vehículos de carga, jaulas de hacienda y tanques de combustibles con su correspondiente acoplado, que hace dificultoso girar en dichas curvas, ocasionando con frecuencia grandes y graves accidentes, que insumen grandes erogaciones a las compañías de seguros, cuando no vidas.

Considero por si lo creen factible, se ocupen de este problema (con las molestias consiguientes para ustedes) dirigiéndose a las autoridades correspondientes para su solución.

Pidiéndoles disculpas por las molestias, le saluda muy atte. y S.S.

Dionisio Tundidor Las Heras
Socio "A" Nº 203.330
Mercedes - Prov. de Bs. As.)

EJEMPLOS DE SOLIDARIDAD

Señor Director:

En viaje de turismo con mi esposa y dos hijos de corta edad, llegamos sin inconvenientes a Puerto Montt (Chile).

Al día siguiente de haber llegado nuestro auto presentaba serios desperfectos. Las dos bielas del motor estaban fundidas. En Chile no encontré los repuestos que necesitaba. Inmediatamente me puse en comunicación con mi familia en Buenos Aires para solicitarle su envío. A medida que transcurría el tiempo, mi preocupación se acentuaba debido a que nuestro automóvil debía reingresar a la Argentina dentro de esa semana.

Por este motivo, agradezco la gentileza que puso de manifiesto la delegación del Automóvil Club de Chile que colaboraron con un coche-remolque hasta la aduana chilena de Puyehue, también al cura párroco de Cipolletti, monseñor Elorieta quien nos llevó hasta la aduana de Villa Angostura y al señor Salto, auxiliar del A.C.A. en esa localidad que, con toda pe-

⇨



ricia nos remolcó hasta San Carlos de Bariloche.

Este episodio demuestra la solidaridad humana sin límites de fronteras.

Simón Kornitzer
S. P. Nº 342.134
Av. Maipú 675
Vicente López (Prov. Bs. As.)

AUXILIO EFICAZ

Señor Director:

Tengo el agrado de informar a usted que como socio nuevo he tenido una grata impresión al utilizar por primera vez los servicios de esa importante institución. El episodio que paso a referir ocurrió en los primeros días de marzo del corriente año. Me hallaba en Copahue, provincia de Neuquén, cuando en uno de los paseos realizados, mi automóvil, como consecuencia del golpe de una piedra, sufrió una perforación en el radiador. Como única alternativa recurrí al Puesto de Abastecimiento del Automóvil Club Argentino y a pesar de carecer de los elementos necesarios para soldaduras, el encargado de esa dependencia, resolvió retirar el radiador del coche y obturar la perforación con poxipol. Cuando le pregunté cuánto debía pagar por el trabajo realizado, me contestó que no era nada. Sólo a instancias mías me cobró el material utilizado. Gracias a ese gesto fuera de lo común, pude viajar tranquilamente de regreso a Buenos Aires.

Saludo a usted muy atte.

Carmen Damario
Pacheco 1909 - Cap. Fed.
T. E. 51-3845

EL MOTEL DE SAN IGNACIO, MISIONES

Señor Director:

Pienso que las páginas de "Nos escriben" que se publican en la Revista AUTOCLUB, que usted tan dignamente dirige, sean tal vez una de las que presentan mayor calor humano y temas de comunicación entre socios y simpatizantes. Leyendo muchas de sus notas nos hemos decidido a viajar a determinados lugares, por los comentarios vertidos por los socios que ya lo han hecho.

El motivo de la presente es para agradecer la atención brindada en nuestro viaje a Paraguay y Cataratas por el Automóvil Club Argentino que cada vez atiende con mayor cordialidad y prontitud a sus asociados, como así también al Touring Club Paraguayo.

Pero la nota de admiración va dirigida al Motel del Automóvil Club de San Ignacio en Misiones, enclavado en las propias ruinas. Un oasis en la vera del camino atendido con una cordialidad poco común, en donde pernoctamos de vuelta de Cataratas.

Y por último una ráfaga de argentinismo me invade cuando pienso en el paisaje de Cataratas y recuerdo con admiración la belleza de esa formación geológica que hemos heredado de los caprichos de la naturaleza y afirmo que si bien el espectáculo de las mismas es muy llamativo desde el lado brasileño, también la belleza y magnitud del lado argentino no tiene límite, máxime que dentro de nuestras fallas no somos espectadores, sino que estamos dentro de la vorágine de la caída de sus aguas y nos sumergimos dentro de la lujuriante naturaleza.

Agradeciendo desde ya la inserción de esta nota en su revista, lo saludo con la más distinguida consideración.

Dr. Enzo H. Bortolotto
S. A. "B" Nº 317.046
9 de Julio 1158
Coronda (Santa Fe)

LOS CAMINOS DE LA PATRIA

Señor Director:

Entre las publicaciones con bellas estampas de nuestro país, hay una que nos hace viajar sin tomar el avión, sin esperar el tren. Es la obra literaria donde cada socio del A.C.A. es de alguna manera propietario. Sus páginas, sus colaboradores, etc., nos acercan a lo que sigue estando lejos: las montañas, los ríos, la gente... Soñando viajamos los "esclavos" del trabajo. Pero, qué linda es esa forma de andar... de caminar... Hasta una hoja de ruta nos emociona. Es la virtud de ser feliz no teniendo nada; es el regalo de AUTOCLUB.

Ahora trazaremos un esquema narrativo. Estoy recordando las purpúreas tierras de Misiones; voy pensando en el cielo que casi tomé con mi mano, allá en San Antonio de los Cobres; no olvido aquel indiecito escuchando cabizbajo en la plaza de Jujuy, su nostálgica chaya. Al pasar por Salta y otras provincias, medité en esas tierras heroicas con su exquisita tradición musical. Después de muchos años llevo la imagen del manto verde de Tucumán; de las erguidas cumbres mendocinas; de la fascinante serranía cordobesa. Siempre recordaré ese litoral, la "selva que canta", abrazada por dos espejos que reflejan palmeras, pájaros, mariposas... Todo es pasión guaraní. Mi dulce Irupé, ya volveré...

Quién puede olvidar los románticos cerros del Tandil. "Tahum" y "lil" de los indios moluches (araucanos) según Falkner. Esta ciudad con su corona multifacética de peñascos, ya tendrá otra vez su "Piedra Viviente". Llegamos a Balcarce, con sus pampas infinitas, cortadas por algún cerruelo que duerme la poética soledad gaucha.

Vamos al sur, Neuquén y más allá. ¿Es posible olvidar esas nieves nacidas con el diluvio? ¿En qué lugar del mundo los cóndores besan las estrellas? ¿Cuál es el país que tiene un lago de diamante líquido? ¡Oh Bariloche!, un ruego desde aquí, aquel caserío de cuero y barro de 1535, que hoy molesta las nubes: No cambies tu fama tan cara, por casas tan altas sin alma...

Recorremos la "Atlántida". Allí está "La Reina de las Olas"; allí está "La Capital de los Sueños"; allí está "La Miami Criolla". Es Mar del Plata donde la plata se va por el mar... Luego Miramar y Necochea con sus aguas de cristal. En el extremo norte, Punta Indio, igual que en la luna, con su "Río de tranquilidad", aguas mixtas y montes que tapan el sol. Más allá San Clemente del Tuyú, "La Novia de la Costa", con sus playas que entibian los vientos igual que la paz de amar... Siguiendo al sur, Mar de Ajó, "El billar de arena" donde el océano y la vereda tienen el mismo nivel.

Por fin, Villa Gesell, paraíso del lema: "Elige tu vida". Todo es un jardín. Las provincias son las flores.

Jorge Walter Sherar
S. P. Nº 278.900
Culpina 427
Buenos Aires

GESTO QUE HONRA

Señor Director:

Me dirijo a usted para expresar mi fervoroso agradecimiento hacia el señor Juan B. Carrizo, matrícula 11.222, empleado en la caja Nº 5 Cobranzas Capital, por un gesto que lo honra y al que él restó importancia.

Mi esposa, hallándose en dicha oficina dejó olvidada su billetera con dinero efectivo, que el señor Carrizo conservó y restituyó. Gestos como éste, señor Director, son dignos de destacar por tratarse de un colaborador más en esa magnífica institución que usted tan acertadamente dirige; y hago votos augurándole muchos años al frente de la misma, y que siempre lo acompañen empleados como el señor Carrizo.

Sin otro particular, le agradezco desde ya su delicada atención publicando ésta en la Revista AUTOCLUB.

Sólo me resta felicitar también al señor Gerente por la difícil tarea en la elección de su brillante personal.

Lo saluda muy atte.

Jorge Arnold Alurralde
Socio Nº 352.678
Guido Spano 312
V. Bosch (Pcia. de Bs. As.)

LA PESCA DESTRUCTIVA

Señor Director:

Me refiero a un artículo aparecido en el Nº 52, firmador por el señor Abraham

Brailovsky, respecto al sábalo, en el que se hace la apología de la pesca destructiva de este pez para producir harina y aceite.

En cambio, debiera haberse aprovechado la ocasión para protestar contra la suicida expoliación de nuestras riquezas naturales. El mismo artículo refiere que hace años se llegaron a extraer 18.000 toneladas de sábalo y que en 1953 ya no se conseguían sacar ni 4.000.

Sin embargo, ya vemos lo que está ocurriendo con la anchoveta en el Perú, con los salmones en Groenlandia, con los arenques en Mar del Norte. Y además recordemos que no sólo destruyen al sábalo las sabalerías de nuestra cuenca del Plata. Como es fácil comprenderlo, las redes no hacen distingo y en ellas caen toda suerte de peces, incluso las especies más cotizadas como alimento o bajo el punto de vista deportivo, sin olvidar al dorado.

Llama la atención que los gobiernos de las provincias de Corrientes y del Chaco, y de la República del Paraguay, estén haciendo considerables inversiones y esfuerzos pro turismo y rivalizando en alardes de propaganda con la llamada "Fiesta del Dorado". Lo cierto es que tal actividad sólo resultará dinero y tiempo perdidos cuando hayan disminuído tanto los dorados que ya no significarán ningún aliciente para los deportistas.

Lo notable es que ninguno de los gobiernos manda realizar estudios biológicos serios para determinar qué ocurre. Hasta he leído un informe de algunos "técnicos" del Ministerio en el que sostienen que la pesca con redes de arrastre no ocasiona ningún daño en las poblaciones de sábalos.

Lo saluda muy atentamente.

Pablo P. Bardin
Defensa 1220 - Bs. Aires

DEL TOURING CLUB DEL BRASIL

Señor Director:

Deseamos enviarles nuestras mejores felicitaciones con motivo del magnífico número dedicado al 10º aniversario de AUTOCLUB, que acabamos de recibir, como así también agradecer vivamente la publicación de nuestras expresiones sobre el Touring Club del Brasil, cuya versión al rico y hermoso idioma castellano fue realizada con tanta fidelidad al texto original portugués.

No hay duda de que AUTOCLUB se ubica hoy en primera línea entre las publicaciones mundiales de su género, habiéndose convertido en un activo, útil y poderoso instrumento en beneficio del automovilismo, el turismo y las disciplinas vinculados con esas actividades.

Nuestros parabienes y augurios que continúe ese brillante éxito.

Muy cordialmente.

Touring Club del Brasil
General Berilo Neves
Presidente

CAÑOS DE ESCAPE

Señor Director:

Hace poco tiempo, tuve la oportunidad de recorrer varias ciudades de Brasil.

En casi todas ellas pude ver que los caños de escape de los ómnibus y otros vehículos de transporte colectivo terminan y desembocan en los techos de aquéllos, con el objeto evidente de que el humo y los gases que despiden no molesten a los peatones, especialmente.

Creo que si nuestras autoridades disponen lo necesario para que en las ciudades argentinas importantes se haga lo mismo, la salud de los peatones y de la población en general saldría ganando. ¿No opina usted lo mismo?

Muy atentamente le saluda,

Enrique J. R. Sojo
S. V. Nº 6.363

N. de la D.: *Con estas líneas, damos traslado de la interesante observación del Dr. Sojo, a las autoridades pertinentes.*

En un artículo publicado en 1931, el eminente escritor y crítico doctor Roberto F. Giusti, al trazar una vívida y emotiva semblanza del doctor Pablo Mantegazza, lo llamó "un viejo amigo de la Argentina". "Pocos viajeros o transeúntes en nuestra tierra —agregaba—, han hablado de los argentinos con tal cordial simpatía".

Así es, en efecto. El célebre médico, antropólogo, escritor y humanista italiano, nacido en Monza, cerca de Milán, el 31 de octubre de 1831, llegó a nuestro país en 1854, a poco de graduarse en la Universidad de Pavía, después de estudiar en Pisa y en la ciudad primeramente citada. Había viajado ya por Suiza, Alemania, los Países Bajos, Francia e Inglaterra, hasta recorrer, en el curso de su vida, buena parte del mundo, inclusive la India y Laponia. Diose a conocer en los centros científicos de su patria con un estudio sobre "las generaciones espontáneas", presentado al Instituto Lombardo cuando sólo tenía 23 años de edad. Poco más tarde publicaría su "Fisiología del placer", a la que habrían de seguir, con los años, las del odio, el dolor y la mujer.

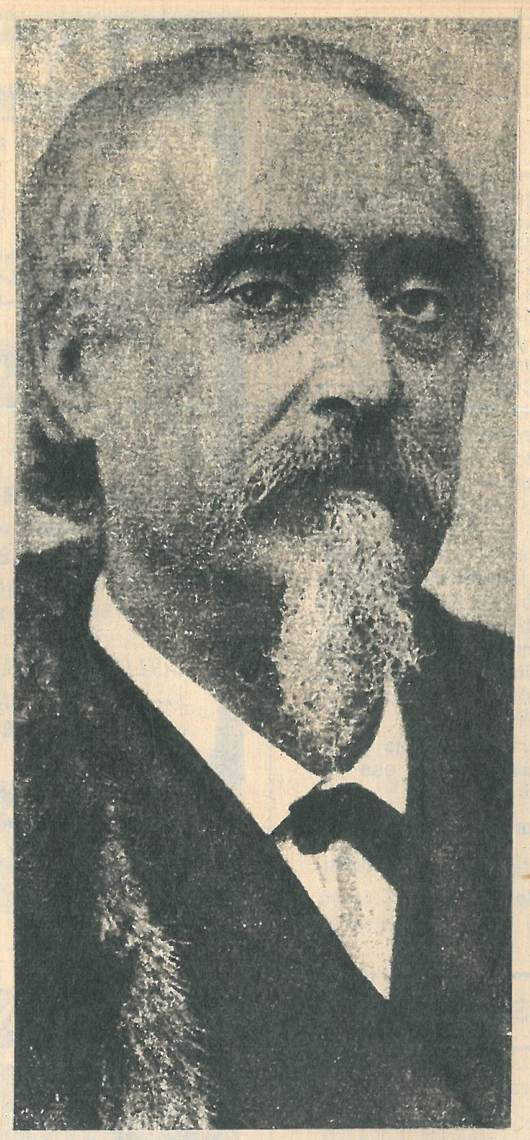
Se ha dicho que decidió orientarse hacia nuestro continente por reveses de fortuna o por un amor contrariado. Difícil saberlo. Lo que sabemos es que el hombre de ciencia, que era también un espíritu poético, sagaz observador, siempre guiado por altos designios, no llegó para hacer fortuna sino para ampliar sus conocimientos, ejercer su profesión y conocernos más íntimamente, según lo probó en sus libros y en la constante vinculación que mantuvo con hombres y problemas de nuestra tierra.

En ese su primer viaje de 1854 conoció buena parte de la América meridional, retornando luego, en el 58, 61 y 63 para recorrer detenidamente la Argentina, hasta llegar, en su última estada, desde la llanura pampeana hasta el altiplano de Bolivia.

LOS LAZOS DEL AMOR

Un hecho íntimamente relacionado con la existencia de Mantegazza iba a ligarlo aún más a nuestro país. En 1856 arribó a Salta para proseguir su labor de estudioso y en procura de salud. Todavía quedaba en la hermosa ciudad norteña —escribe Miguel Solá— algo del romanticismo galante de 1830, transido en los azarosos días de nuestra política constitucional. El joven médico italiano, de hermosa estampa, literato, filósofo, "causeur" hombre de mundo, a estar a la descripción de Guillermo Ferrero, campeón del multiforme genio latino, como lo proclamara Lombroso, su amigo íntimo y su rival después en el renacimiento intelectual de Italia, destacóse bien pronto en el seno de la sociedad salteña, frecuentando sus hogares y salones. El entonces gobernador, general Dionisio Puch, lo acogió con deferente simpatía. Recibido en todas partes con distinción y afecto —que el escritor supo corresponder y recordar siempre—, el joven Mantegazza conoció a Jacoba Tejada, perteneciente a una de las familias más antiguas y distinguidas de la provincia. Acaso "una partitura de Donizetti o de Bériot dio principio a la historia romántica que llevó a la sencilla joven del hogar colonial a la Corte de Italia". Con ella contrajo enlace, en la catedral de Salta, el 6 de noviembre de 1856, siendo testigos del matrimonio el gobernador Puch y doña Josefa Tejada, madre de la novia.

"Aquella joven —comenta Solá— no debió parecer exótica bajo el cielo italiano, en donde, si son azules los ojos de las mujeres y rubios sus cabellos, hay muchas en cuyas pestañas el *sirocco* parece que hubiera dejado las tintas africanas; pero Jacoba Tejada llevaba en sus pupilas el mismo azul del mar Ligure y en sus guedejas de oro las espigas del Piamonte"... Al año de casados partieron para Italia, y nunca más la hermosa criolla volvió a la patria, viviendo feliz al lado de su marido hasta 1889, año de su muerte. Mantegazza falleció en San Terenzo (Liguria), el 26 de agosto de 1910, a los 79 años. Su figura intelectual y científica, guiada principalmente por el positivismo y el naturalismo entonces en boga, sobresalió brillantemente en la segunda mitad del siglo XIX, no sólo en su país sino en Europa y América, conquistando con su nutrida labor de publicista bien ganado prestigio, riquezas y honores, a través de incansable faena durante más de dos décadas, convirtiéndose en un verdadero apóstol de la moderna eugenesia. Fue profesor de patología general en la Universidad de Pavía, fundando en ella el primer laboratorio experimental; enseñó antropología en el Instituto de Estudios Superiores de Florencia, en el que creó diversos organismos culturales —entre ellos la Sociedad Italiana de Antropología—, a la vez que dirigió revistas científicas y el Archivo de antropología y etnología. Desempeñó el cargo de diputado y senador, y habría sido ministro si lo hubiera deseado. Su tarea intelectual, fecunda y múltiple, abarcó no sólo los temas de su especialidad sino también una proficua obra de divulgación literaria, entre ellas la novela "Un día en Madera", de 1876, en que trata el matrimonio entre enfermos, y "Testa" (Libro para jóvenes), de 1887, en cuya introducción escribió: "A Edmundo De Amicis: Hace ya medio siglo que no soy niño; y sin em-



PABLO MANTEGAZZA,

UN VIEJO AMIGO DE LA ARGENTINA

El célebre médico, antropólogo, escritor, viajero y humanista italiano visitó en diversas ocasiones este país

por JUAN ANTONIO SOLARI

PARA AUTOCLUB

bargo, al leer vuestro "Cuore", lloré como un niño. De aquellas lágrimas nació este libro. No es la antítesis ni una contradicción del vuestro; mucho menos aún otra llama que yo pretenda elevar soberbio hasta el nivel de la vuestra. Mi libro es sólo una penumbra de vuestra luz. Aceptadlo como señal modesta de mi estimación y de mi afecto".

EJERCIO NOTABLE INFLUENCIA

Respetado, admirado, tanto como temido y discutido, Mantegazza ejerció notable influencia, con su palabra y su pluma, en dos generaciones. Las nuevas concepciones científicas y escuelas literarias acaso no acuerden hoy a su labor la misma significación que en su tiempo, pero es indudable que su nombre perdura como el de uno de los entusiastas y bien inspirados precursores, como la de un trabajador infatigable, bondadoso, de estilo en que únese el sano lirismo a la prédica moralizadora y a un magisterio benévolo y enaltecedor, animado por un ideal de verdad, de belleza y de bien.

No olvidó nunca el rincón salteño de sus amores ni a sus amigos argentinos. En muchos de sus trabajos hay con frecuencia referencias a nuestro país. Cuando el rey de Italia lo designó senador vitalicio, en carta a don Salustiano Tejada, senador provincial en Salta, decíale: "Somos ya colegas, mi querido don Salustiano. Ahora ya le puedo escribir de igual a igual...".

UNA COLONIA AGRICOLA EN SALTA

Mantegazza escribió en su libro "Río de la Plata y Tenerife" —del que hablaremos luego—: "Cuando la emigración no es fuga, venganza social ni hambre, es un revulsivo que mantiene vigoroso y ágil el organismo de las naciones, e Italia no puede encontrar en lugar alguno terreno más propicio para sus emigrantes que el Río de la Plata, pues en el pueblo de Buenos Aires se ve una amplia arteria de sangre que es nuestra, y de la mejor. De estas semillas madurará para los lejanos descendientes la fraternidad universal".

Quien así pensaba, aun admitiendo la romántica generosidad de su visión, procuró materializarla. Durante la residencia en Salta, al tiempo de actuar como médico comprendió que sus compatriotas tendrían en esa provincia posibilidades de trabajo y seguridades de porvenir. A tal fin presentó al gobierno provincial, el 30 de noviembre de 1856 —pocos días después de su enlace—, un proyecto de colonia agrícola en las márgenes del río Bermejo, proyecto que el 16 de diciembre aprobó la legislatura, autorizando al poder ejecutivo para convenir con Mantegazza la instalación de la misma. El contrato de colonización fue firmado el 19 de diciembre



Jacoba Tejada "era una encantadora criolla de ojos negros". Al año de haberse casado partieron rumbo a Italia.

del 57 entre Mantegazza y el entonces gobernador don Martín Güemes. Quedaba obligado a llevar a Salta, dentro del término fijo de dos años, a contar desde el 1º de enero del 58, treinta familias lombardas o piamontesas, de la clase agraria. Cada familia constaría, por lo menos, de cuatro personas de ambos sexos, cuidando su salud y moralidad, y elegidas entre las dedicadas especialmente al cultivo de la seda, el trigo y demás cereales. Cada familia traería un capital de mil pesos, que pertenecería a una sociedad agrícola de las antes citadas regiones italianas. La suma debía emplearse para el traslado de las familias y para comenzar los trabajos en el lugar que se les destinara. El gobierno salteño comprometíase a conceder, conforme con la ley de tierras públicas, treinta y cuatro leguas cuadradas de terreno, de las cuales, seis por lo menos tendrían su frente sobre una u otra margen del Bermejo. Cada familia contaría con una legua. Al celebrarse el convenio había tomado nuevo incremento la navegación del Bermejo, abandonada durante la época de Rosas, formándose una sociedad con capitales de Buenos Aires y Salta para navegar el gran río.

Mantegazza dejó el país en 1858. Su proyecto de colonización encontró, infortunadamente, dificultades numerosas, entre ellas las originadas por los acontecimientos políticos italianos y del país en 1859. El médico se dirigió entonces, desde Milán, al gobierno de Salta, solicitando la prórroga establecida en el contrato, la que fue concedida. Para seguir los trámites de la fundación de la colonia, Mantegazza nombró su representante al señor Pompeo Moneta, quien halló de parte de las autoridades salteñas la mejor voluntad y las mayores facilidades. Mas el proyecto no pudo convertirse en realidad, quedando como un antecedente en la noble cruzada de estudio, trabajo y solidaridad humana que fue la vida del ilustre sabio y literato, acaso uno de los primeros intelectuales europeos que más entrañablemente convivió con seres y costumbres de esta parte de América.

"RIO DE LA PLATA E TENERIFE (VIAGGI E STUDI)" - "CARTAS MEDICAS"

Y si intentó contribuir, como hemos visto, en forma directa a la inmigración de italianos a la Argentina, como escritor lo hizo en forma más amplia y eficaz. Con D'Orbigny y De Moussy completa la serie de hombres de ciencia extranjeros que nos visitaron y escribieron sobre el país obras que permitieron su conocimiento en Europa y constituyeron durante mucho tiempo importantes fuentes para estudios posteriores.

El libro de Mantegazza que más cabalmente refleja su preocupación y comprensión hacia lo nuestro, adentrándose en "el carácter de este pueblo en formación y adivinar su porvenir", es incuestionablemente "Río de la Plata e Tenerife", de cuyos principales capítulos existe una excelente versión en los "Viajes por el Río de la Plata y el interior de la Confederación Argentina", hecha sobre la tercera edición, de 1876, por el doctor Juan Heller y editada en 1916 por la Universidad de Tucumán. En 1949 publicóse, por la misma Universidad y también traducidas por el doctor Heller, "Cartas médicas sobre la América Meridional", de la edición de Milán (1858-1860), con prólogo del doctor Gregorio Aráoz Alfaro. Estas "Cartas" aparecen dedicadas por su autor "A Juan María Gutiérrez, ilustre ministro y diplomático argentino, altísimo apreciador de nuestras cosas, en señal de afecto y reconocimiento".

EN EL PROLOGO DE "VIAJES"

En el prólogo de "Viajes" escribió Mantegazza: "Hace nueve años regresaba de la América Meridional, en la que había permanecido largo tiempo, peregrinando de tierra en tierra, navegando de río en río. Publiqué en "La Gaceta Médica Lombarda" algo de lo nuevo que había visto en aquel continente tan joven que parecía infantil, y las noticias históricas, los cuadros de la naturaleza y los estudios sobre costumbres estaban como sumergidos en la parte enteramente médica de mi trabajo, que era la mayor y original. Esas cartas fueron publicadas lenta y pacientemente, y crecieron poco a poco hasta darme material para dos gruesos volúmenes, pero sin salir del círculo de los pocos médicos de Italia que las leían en el diario, y el viajero emigrante y el curioso de la natura-

leza sufrían demasiado para acertar, entre tanto mar de fiebres y de plagas, con la parte descriptiva e histórica de mi viaje. He aquí por qué, dejando de lado las fiebres y las plagas, he recogido en un volumen toda aquella parte de mi trabajo que puede interesar a todos los que gustan arrojar una mirada curiosa más allá de los Alpes y de los mares para admirar las variadas bellezas del planeta que soberbiamente llamamos nuestro, porque conocemos unos cuantos kilómetros de su superficie".

Guido Boggiani, explorador italiano (1861-1902), llegó a Buenos Aires en 1887 y se internó en las selvas chaqueñas, conviviendo con los guaicurúes. Estudió su lengua y costumbres y tomó apuntes y dibujos que pasaron a enriquecer varios museos europeos. Regresó a su país natal en 1893, y tres años más tarde llegaba de nuevo a América para continuar sus exploraciones y trabajos en el Chaco paraguayo. Pronto a retornar a Europa con los resultados de sus estudios, desapareció en 1901 en medio de las selvas, donde fue encontrado su cadáver al año siguiente. Fruto de sus afanes son las obras publicadas entre 1884 y 1898, aparte de numerosos artículos en revistas y periódicos de la Argentina y Paraguay.

IMPORTANCIA DE LA OBRA REALIZADA

Es posible que Boggiani se haya sentido impulsado por la experiencia de Mantegazza; pero mientras aquel realizaba preferentemente sus investigaciones entre los indios, el autor de las "Cartas médicas", que también estudió la vida de los aborígenes, amplió su campo de observación a más extensas y variadas regiones, legándonos libros que mantienen su frescura y valor no sólo desde el punto de vista médico sino en lo etnológico, geográfico e histórico, al reunir una serie de datos de la mayor importancia para el conocimiento del medio y sus habitantes, según expresa Aráoz Alfaro. Sólo un hombre joven, entusiasta por todo lo nuevo y en posesión de una vasta cultura, pudo estudiar tan bien —añade— los diversos aspectos físicos, naturales y médicos de nuestro país y conocer acabadamente, al mismo tiempo, merced a una observación prolija y una documentación extensa y exacta a los habitantes naturales, incluso los indígenas que entonces existían todavía en gran número en diversas zonas de la República.

En la imposibilidad de analizar detenidamente los capítulos que forman "Río de la Plata e Tenerife", digamos que en él figuran las páginas destinadas al "lenguaje del mate" y otras referencias costumbristas que, en lo atinente a la Argentina, abarcan asimismo los siguientes temas: Capítulo II: Montevideo y Buenos Aires. Clima y mortalidad. Fisonomía de los porteños. Ciudad sudamericana. Entre Ríos. Distribución Geográfica de las plantas. Indios charrúas. Mestizos americanos. Capítulo III: Clima de Entre Ríos. Agua fangosa. Embriogenio de los caracteres nacionales. Los gauchos y los pobladores de la ciudad. Capítulo IV: El gaucho. Importancia del caballo en el país. Forma de vestirse. Nadie es más que nadie. Arrojo y sentido de la independencia. El matrimonio. Capítulo V: Fiestas argentinas. El lazo y las boleadoras. Riñas de gallos. Corridas de sortijas. Velorios y bailes. Capítulo VI: Lenguaje y espíritu del gaucho. La fiesta de San Juan. Gastronomía. Los pelos de los yeguarizos. Capítulo VII: Historia natural y comercial del mate. Diversos modos de prepararlo. Efectos fisiológicos y aplicaciones terapéuticas de esta infusión. Capítulo VIII: Medicina popular en América del Sur. Facultativos, médicos, curanderos y curanderas. Enfermedades principales. El bicho colorado. Otras plagas. Capítulo IX: Flora medicinal de Entre Ríos. Los árboles del monte. El ombú. El abrojo chico. Fauna dietética y farmacéutica. Capítulo X: Entre Ríos, al irse. la vida de la tierra. Las islas del Paraná. El Jaguar".



Mantegazza en la época de su casamiento. Falleció en San Terenzo (Liguria) el 26 de agosto de 1910, a los 79 años. Fue un eminente polígrafo.

La casa solariega de doña Josefa Tejada, abuela de la esposa de Mantegazza. Fue en Salta donde el incansable viajero conoció a quien había de ser su esposa.



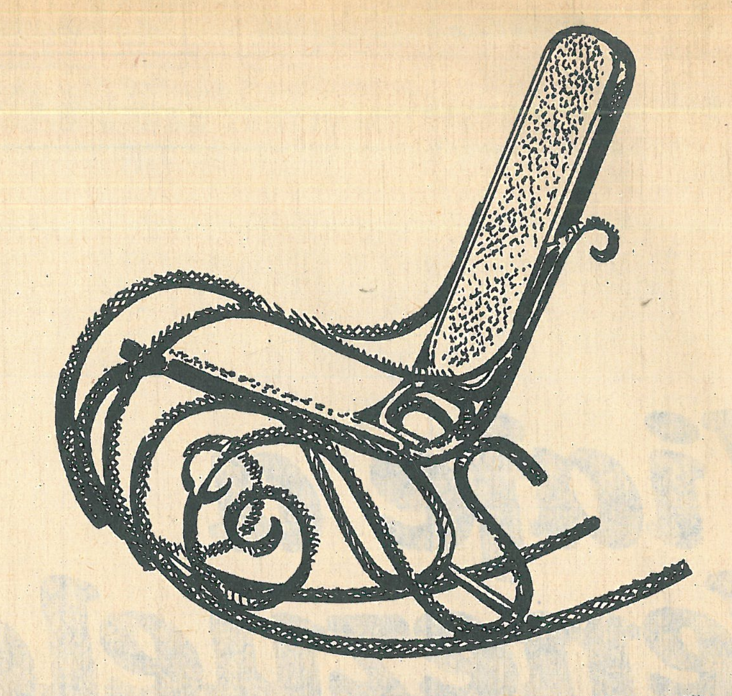
APORTE INESTIMABLE

La obra de Mantegazza ha quedado como un aporte inestimable para ahondar la realidad argentina de la época en que estuvo aquí radicado. A más de un siglo de su publicación, no ha perdido —reiteramos— actualidad y es digna de ser difundida en ediciones que lleguen al lector común, por lo que enseñan, ilustran y permiten apreciar la identificación del autor con estas tierras y su espíritu, por el cauce de una gran "capacidad de amar" y comprender.

Después se han escrito —comenta Giusti— montañas de papel sobre la Argentina; pero ese libro de Mantegazza queda entre los más sinceros, verídicos y cordiales, porque movieron la pluma del autor, la curiosidad científica y la simpatía humana, y no el afán de escribir por llenar precipitadamente una tarea periodística, o bien el deseo de halagarnos y de comprarnos, o el propósito de desahogar la vanidad o el interés lastimado, como ha ocurrido en otros casos.

Rindamos nuestro recuerdo de gratitud al insigne médico y escritor italiano, uno de esos pocos hombres que "comunican la calurosa y bella fraternidad humana que él predicó, diremos cariñosamente, en sus obras inspiradas por la noble esperanza de hacer al hombre algo mejor", para decirlo con palabras del doctor Heller. Aprendamos con él a perfeccionarnos, conociendo las virtudes y vicios que el autor observó en sus viajes, y no olvidemos, para honor suyo y satisfacción propia, que reconociéndonos mayor cantidad de las primeras que de los segundos, se vinculó a nuestra sangre con el sentimiento puro del amor juvenil, al que las alternativas de la vida no permitieron arraigar, por desgracia, en nuestro suelo". ♠

ATENCION A LOS SOCIOS DEL A.C.A. para sus enfermos



EN ESTE MOMENTO... EL MEJOR CUIDADO.

En la actualidad no existe en el país, ningún sanatorio, pensionado o casa de reposo, que pueda resolver la atención integral del enfermo crónico (decrépito) de cualquier edad y sexo, dentro de un marco de responsabilidad profesional y con las técnicas europeas. Por eso, los servicios asistenciales de SEGBA, MINISTERIO DE MARINA Y EJERCITO, nos han contratado, con exclusividad, para la atención y recuperación parcial del enfermo "crónico".

La RESIDENCIA GERIATRICA PRIVADA "SAN FERNANDO", es el único establecimiento del país, organizado a tal efecto, y lo prueba la renovación de contratos desde hace 6 años consecutivos, por parte del Ministerio de Marina y Ejército y SEGBA.

Casi todos los Sanatorios y Hospitales privados, no bien diagnostican a un enfermo "crónico", lo transfieren a nuestra Residencia, para no privarlo de cuidados especializados, durante las 24 horas del día.

Se realizan atenciones integrales, en pabellones separados de:

ARTERIOESCLEROTICOS, desubicados en tiempo y espacio.
DEMENTES SENILES, pacíficos o agresivos.
PROBLEMAS DE CONDUCTA con falta de control fecal y urinario.
DEBILES MENTALES - EPILEPTICOS.
MAL DE PARKINSON - ALCOHOLICOS.
CANCEROSOS de cualquier grado (operados o inoperables).
HEMIPLEJICOS, recuperables parcialmente o postrados.
PROSTATICOS, con o sin control.
PROBLEMAS DE HUESOS, operados para recuperarlos, etcétera.

Contamos con servicio de médicos para cada una de las especialidades y sala para cirugía menor. En caso de enfermos agresivos, nuestro sanatorio dispone de personal idóneo y medios propios de locomoción para traerlos desde cualquier punto del país.

El edificio con capacidad para 150 internados, está rodeado de 8.000 m² de parque. Capillas para los tres cultos, salones para Laborterapia y entretenimientos dirigidos. Lavadero mecánico propio, personal especializado y celadoras permanentes.

Ofrecemos a los socios del A.C.A. nuestro establecimiento, con honorarios accesibles como si estuviésemos contratados.

Socios de Capital, Gran Buenos Aires e interior del país: **SACRIFIQUEN SU COMODIDAD Y ALGUNAS HORAS MAS DE VIAJE** (una vez por semana), en beneficio total y exclusivo de su pariente "crónico", pero internado en un lugar digno de un ser "humano" que debe sentirse persona atendida, aunque no razone como tal. Rogamos recabar informes sobre lo arriba expresado, directamente con las personas que ya tienen familiares internados (los datos podrán solicitarlos en nuestra mesa de entrada).

La tarifa oscila entre los 600 y 800 pesos ley mensuales, todo incluido, excepto medicamentos. **Los socios del A.C.A. y sus familiares tendrán precios especiales.**

RESIDENCIA GERIATRICA PRIVADA
"SAN FERNANDO"
Consultas: sin cargo, todos los días, inclusive sábados y domingos de 15 a 20 horas.

DEL ARCA 608 Tel. 744-3961
SAN FERNANDO

A 663

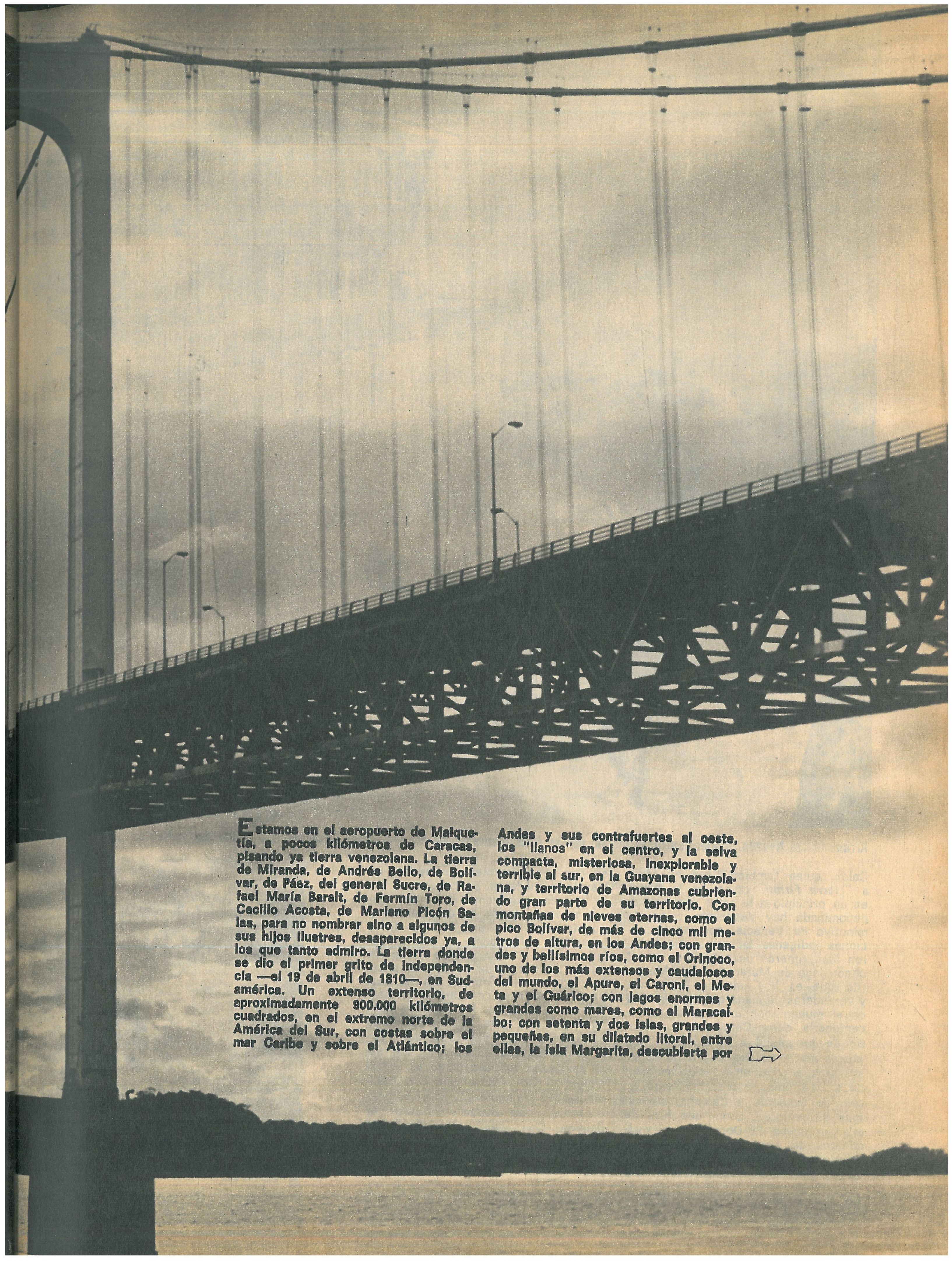


Viaje a Venezuela

Montañas, llanos, selvas y cautivantes costas con sabor a historias de piratas

por FERMIN ESTRELLA GUTIERREZ PARA AUTOCLUB

El puente colgante Angostura, sobre el río Orinoco, obra que une el Norte con el Estado de Guayana.



Estamos en el aeropuerto de Maiquetía, a pocos kilómetros de Caracas, pisando ya tierra venezolana. La tierra de Miranda, de Andrés Bello, de Bolívar, de Páez, del general Sucre, de Rafael María Baralt, de Fermín Toro, de Cecilio Acosta, de Mariano Picón Salas, para no nombrar sino a algunos de sus hijos ilustres, desaparecidos ya, a los que tanto admiro. La tierra donde se dio el primer grito de independencia —el 19 de abril de 1810—, en Sudamérica. Un extenso territorio, de aproximadamente 900.000 kilómetros cuadrados, en el extremo norte de la América del Sur, con costas sobre el mar Caribe y sobre el Atlántico; los Andes y sus contrafuertes al oeste, los "llanos" en el centro, y la selva compacta, misteriosa, inexplorable y terrible al sur, en la Guayana venezolana, y territorio de Amazonas cubriendo gran parte de su territorio. Con montañas de nieves eternas, como el pico Bolívar, de más de cinco mil metros de altura, en los Andes; con grandes y bellísimos ríos, como el Orinoco, uno de los más extensos y caudalosos del mundo, el Apure, el Caroni, el Meta y el Guárico; con lagos enormes y grandes como mares, como el Maracaibo; con setenta y dos islas, grandes y pequeñas, en su dilatado litoral, entre ellas, la isla Margarita, descubierta por

Arriba: Sierra Nevada. Abajo, centro: el mundo de las altas montañas de Mérida atrae anualmente a miles de visitantes. Es una región excel

Colón, quien también llegó en 1498, a *"Tierra Firme"* como se la llamó en un principio a la parte continental, denominada hoy Venezuela, como diminutivo de Venecia, por las habitaciones indígenas lacustres que hallaron los primeros descubridores en el citado lago de Maracaibo; isla Margarita que es hoy uno de los pocos y verdaderos paraísos que quedan aún en el mundo; con una capital cuatricentenaria, como Caracas, y un rosario de progresistas ciudades en sus costas marítimas, en las márgenes de sus grandes ríos, en las estribaciones de sus serranías, extendidas como arcos, de izquierda a derecha; riquísimas en petróleo, como que hizo de ella un nuevo El Dorado; con yacimientos de oro negro y activísimas refinerías en la zona de Maracaibo y en la parte central de su territorio; en oro, en diamantes, en perlas, en hierro, en maderas, en caucho, en café y cacao, en goma; con gigantescas represas, como la del Caroní, y puentes que son un prodigio de la ingeniería, tales como el puente sobre el lago Maracaibo, de cerca de nueve kilómetros de largo y el puente colgante del Orinoco, en la Guayana Venezolana; con carreteras magníficas, que unen los lugares más apartados del país, y con una vida cultural intensa —cuenta ya con nueve universidades estatales— que está aportando valiosas obras y realizaciones al Continente. País con tradiciones no extinguidas y con un gran presente y un anchísimo futuro por delante. Con casi diez millones de habitantes, entre nativos y extranjeros, llegados estos últimos de todas partes del mundo, y que el país trata





de asimilar, para fundirlos, indisolublemente, al destino de la Nación. El avión se posa como un gigantesco pájaro, en la pista de Maiquetía, cerca del mar. Entre los verdes lujuriosos y varios de la vegetación, y la montaña, paralela al mar, que no nos deja ver aún la ansiada ciudad de Caracas.

LA TIERRA DE GUAICAPURO

Esta es Caracas, entre la montaña, cresteria irregular del Avila, recortada sobre el cielo, en el norte, y la llanura, en el sur. Fundada en 1567 por don Diego de Losada. Hace exactamente este año, el de nuestra visita, cuatro siglos. ¿Dónde está Guaicapuro (*"lancero de los cerros"*), el cacique de los teques y caracas que luchó hasta morir contra el invasor? ¿Dónde está Guaicapuro, el que primero tuvo que defender en cruenta lucha su cacicazgo contra el hijo mayor del cacique de los maracayes, que trató de sojuzgarlo, y luego luchó con los españoles, quienes lo atacaron a traición en su campamento? La leyenda recogió sus últimas palabras: *"Matadme, para que con mi muerte os veáis libres del temor que siempre os ha causado Guaicapuro"*. Su sombra, plumas de vivos colores en la cabeza hirsuta, rostro aceitunado y huesudo, vaga hoy, al caer de la noche, entre los faldeos del Avila, sin animarse a entrar en la trepidante Caracas, ya lejos de sus manos. Hoy, la extendida ciudad, con más de un millón y medio de habitantes, con la parte antigua, como el carozo de un fruto, en su centro, y con sus barrios residenciales en la periferia, con sus viaductos aéreos, el verde de sus plazas y sus avenidas arboladas, las torres de sus rascacielos y las cúpulas de sus numerosas iglesias, se va haciendo cada vez más grande y más compleja, a medida que nos internamos en auto por sus calles, rumbo a nuestro hotel, el Avila, al pie mismo del cerro de dicho nombre.

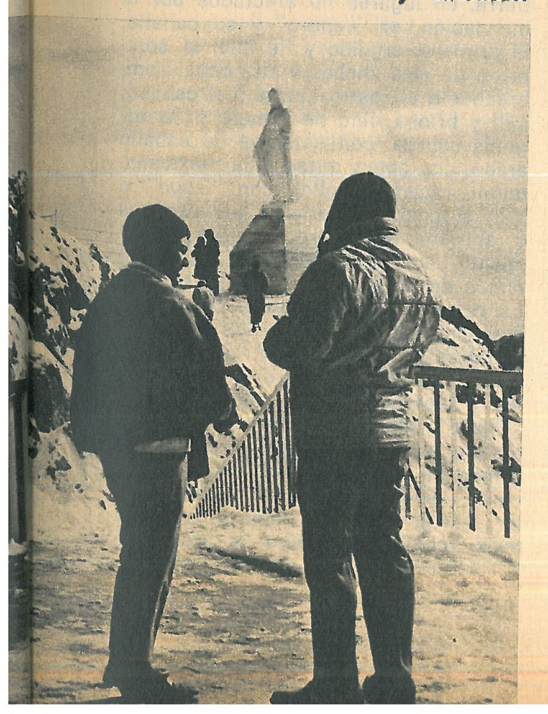
CIUDADES UNIVERSITARIAS

Una importante ciudad sobre el Caribe es Cumaná, ciudad universitaria, unida por *ferryboat* con la isla Margarita, que se halla frente a ella y por un acueducto subterráneo que lleva el agua desde la costa hasta la citada isla, y uno de los centros culturales más importantes de Venezuela. Situada al pie de la colina de San Andrés, de tierra blancuzca y estéril, es la ciudad más antigua fundada por los conquistadores en lo que se llamó *Tierra Firme* o costa norte de Venezuela. Su fundación data de 1520, y fue escenario de importantes hechos históricos durante la colonia y durante las guerras de la Independencia. Aún quedan algunos restos de la antigua fortaleza empezada a construir por el padre Las Casas, y cuenta con varios bellos paseos y numerosas casas antiguas de la época de la colonia.

La otra ciudad universitaria importante de Venezuela es Mérida, a la que llegamos en avión, después de haber atravesado, por los aires, el enorme lago de Maracaibo. La ciudad de Mérida, en las estribaciones de los Andes, al S. O. de Venezuela. Al principio, una universidad jesuita, en los primeros tiempos de la conquista, y luego, un caserío alrededor de ésta, que fue alargándose cada vez más entre la montaña andina al fondo, y el precipicio abierto a sus pies. De lejos, conforme se sube en el Teleférico o funicular, el más alto del mundo, que llega, después de varias estaciones, al pico Espejo, a 4.775 metros de altura, una cenefa de edificios casi en línea recta, entre la montaña y la caída a pico hasta el gran cañón del Chame, uno de los cuatro ríos que rodean la meseta sobre la que se asienta la ciudad. Ciudad quieta, de calles estrechas, con una hermosa plaza, llena de árboles, a uno de cuyos costados se alza la nueva Catedral, con dos torres laterales y de color gris.

Mérida vive de su Universidad, de

...n excelentes instalaciones hoteleras y turísticas.



Todo el litoral venezolano cuenta con magníficos centros de esparcimiento.



sus industrias —azúcar y madera sobre todo—, y de sus recientes perforaciones petrolíferas, estas últimas, las más importantes de Venezuela. Bella ciudad de Mérida de los Caballeros, fundada en 1558 por el capitán Juan Rodríguez Suárez, a pocas leguas de la laguna de Ycama, y trasladada luego a su lugar actual, a unos 1.645 metros de altura sobre el nivel del mar. De casas antiguas, arquitectura colonial —fachadas blanqueadas, techos de tejas—, con su vieja Universidad, fundada por el primer obispo de Mérida, fray Juan Ramos de Lora, y secularizada por el general Páez, el héroe de "Las Queseras", en 1832, siendo presidente de la República, en un extenso predio, con varias facultades —más de diez— e institutos.

Inolvidable paseo al Santuario de San Javier del Valle, a pocos minutos de la ciudad, con un paisaje maravilloso. Y cerca, la majestuosa Sierra Nevada, y numerosas construcciones escolares y de asistencia social que albergarán pronto a unos dos mil niños campesinos huérfanos y necesitados. Luego, el Parque Zoológico y los Chorros de Milla, también cerca de la ciudad, a orillas del río del mismo nombre, sobre la carretera pavimentada, con ejemplares de la fauna local en simples jaulas y pintorescos merenderos. Y en las anfractuosidades de la montaña, los *Chorros de Milla*, plata líquida, sonora y burbujeante que baja de lo alto. Todo entre un ir y venir de gente del lugar, de ruana roja, con forro azul —parecidas a nuestros ponchos—, y sombreros redondos blancos de los llamados *"panza de burro"*; como los de los collas, y faldas azules las mujeres. Y luego la *Casa del Pirata*, en la Azulita, a orillas del torrente el Quebradón, en medio de una enmarañada vegetación, con su leyenda de piratas y bucaneros y el recuerdo terrorífico del pirata Morgan que asoló a Maracaibo. Mérida, rincón natal del gran escritor Mariano Picón Salas, fallecido recientemente, *"ciudad de antiguas tradiciones* —como dijo Tomás Reyes Vicuña—, *que conserva como patrimonio todas las virtudes del pueblo venezolano"*. Allí quedó, con los Andes amarillentos como telón de fondo, y la estatua, en el atrio de su Universidad, de cuerpo entero, con hábito, de fray Juan Ramos de Lora, *"el civilizador"*, fundador de dicha Universidad, a la que tanto debe Mérida, sobre un simple cubo de granito como basamento.

Y los "matapalo", grandes parásitos como largos flecos como de sudarios, que ahogan, y terminan por matar, a la planta sobre la que se afirman, y arriba, el revuelo de los zamures, especie de buitres de color negruzco; todo como un decorado para las brujas de *Macbeth*. Con los árboles secos y sin hojas recortándose sobre el cielo del crepúsculo. La última imagen de Mérida, conforme nos alejamos de ella, rumbo al aeropuerto.

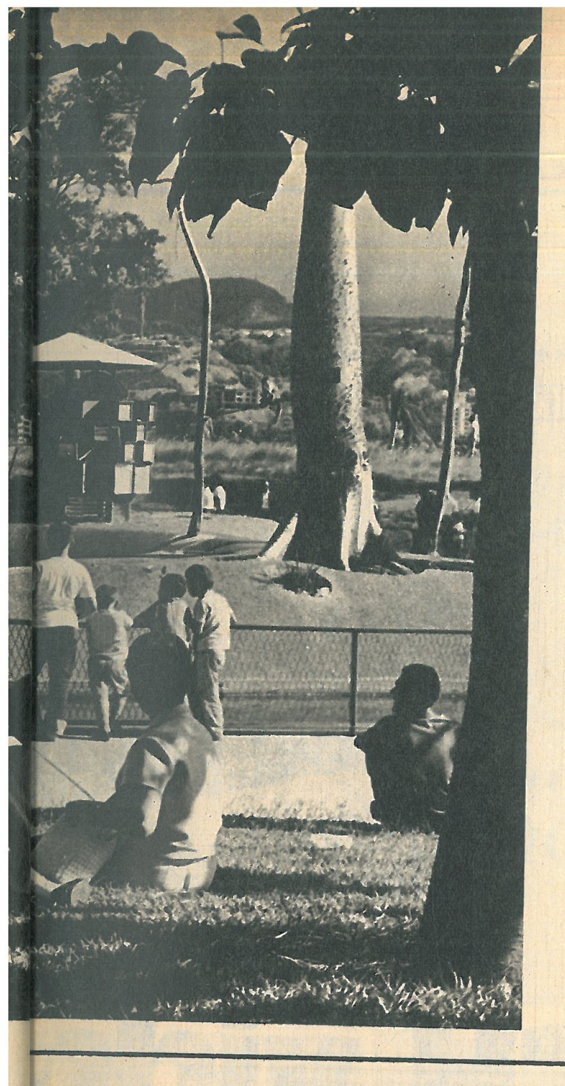


Parque del Este, uno de los más conocidos lugares de recreación del país.

LOS LLANOS

Yendo de la Argentina, no podemos visitar Venezuela sin ir a los *"llanos"*, o pampas venezolanas, donde se libraron las famosas acciones de guerra de los *"llaneros"* de Páez. Estuvimos allí invitados por el gobernador del Apure, que así se llama el estado o provincia, don Ricardo Montilla, amigo y admirador de Rómulo Gallegos. Con él viajamos en avioneta por sobre los inmensos esteros inundados, llegando hasta el Orinoco y el límite con Colombia. El Orinoco, ancho y majestuoso, de costas bajas, cubiertas de vegetación, se une con el Meta, y desde arriba vemos donde se juntan los dos ríos, cada uno de un color diferente. El Orinoco, negro brillante; el Meta, color arena. Inolvidable la reunión de paisanos o *"llaneros"*, el asado con cuero —de zebú, no de vacuno—, y el canto de los payadores, acompañándose con el rasgueo de los *"cuatro"*, guitarras chicas de cuatro cuerdas, acogidos cordialísimamente por los pobladores. Imposible de olvidar también la *"coleada"*, deporte *"llanero"* que consiste en correr tras un toro o novillo, en una larga cancha enrejada, tomarlo de la cola y pecharlo entre dos jinetes hasta darlo vuelta. Imposible olvidar el Orinoco y su majestuosa belleza. Los caimanes que pululan en sus afluentes y *"caños"* —vimos uno, amaestrado, en una casa, en la capital del Estado, cerca de la casa del gobernador—; los caribes o pirañas, peces chicos, aplanados y anchos, que se desplazan rapidísimamente cuando cae algo ensangrentado al agua —así sea un ser humano—, devorándolo enseguida, dejando sólo los huesos. Vimos un niño pescador en una orilla, cerca del límite con Colombia, sacando del agua, a un tirón de la caña piraña tras piraña, las que iba juntando a su lado. Visitamos luego a Puerto Páez. Esteros, ríos y *"caños"* que se unen al Meta.

Y de vez en cuando, una vez en tierra, en lugares no afectados por la inundación, el *"llanero"* y su caballo. El primero, erguido y flexible, el sombrero de alas anchas y alta copa, sombreándole el rostro cetrino; el caballo, ágil y brioso, fino de remos, y de erguida cabeza, con estampa de caballo árabe, con apero mitad silla mexicana, mitad recado criollo; con *"soga"* o lazo al costado, baticola y *galápagos* o estribos de cuero. Hermosas, así mismo, las canciones del llano que oímos en varios lugares, durante nuestra recorrida por el Apure, con el gobernador Montilla. Las *"de ordeño"*, mientras ordeñan la vaca; las de *"pastoreo"* cuando recogen el ganado. Viriles y ásperas como el paisaje de los *"llanos"*, mientras comemos, sobre la rústica mesa de pino, afuera, bajo la fronda de los árboles, el casave, torta chata, especie de tortilla de yuca, color marfil, y la chachapa o torta de maíz, mientras no para la breve or-



questa —arpa, maracas y cuatros—, junto al tronco de un árbol.

EL COMIENZO DE LA SELVA

Y por último la excursión a Ciudad Bolívar y Canaima, el comienzo de la selva que cubre todo el sur de Venezuela, en el Estado de Guayana. Vuelo en avión liviano, por sobre leguas y leguas de tupida y enmarañada vegetación, un verdadero mar verde, en el que no deseamos naufragar con nuestra nave aérea, porque no lo contaríamos. Ya sin ciudades ni poblaciones. Selva virgen, impenetrable y oscura. De pronto, la belleza inenarrable del Salto del Angel, que sólo se puede ver desde el aire, en avión, a más de mil metros de altura: una larga y estrecha veta de marfil, bajando desde lo alto de la montaña —unos mil metros de altura—, hasta desaparecer abajo, en la selva. Luego, Canaima, unos cuantos *bungalows* de caña y paja; unos guacamayos —verde, rojo y amarillo— chillando a ratos, sobre las altas palmeras, y el hermoso lago enfrente, limitado al fondo por la ancha cascada sonora. Paseo en lancha de aluminio por el lago, baño en sus aguas oscuras y mansas, y noche acribillada de mosquitos, voraces como nunca conocimos otros, a pesar de las telas metálicas de las ventanas y las espirales que prendemos adentro. Noche del trópico. Honda y terriblemente misteriosa, con olor a tierra, con oleadas como de fuego que entran por la ventana, rectángulo que empieza a aclararse conforme la luna va llenando la noche.

Cuando, días después, volvemos a tomar en Maiquetía el avión que nos llevará a Curaçao, y de allí a Trinidad-Tobago, Venezuela, la Venezuela pujante y dinámica de hoy, se confunde en un solo, entrañable recuerdo: los *"llanos"* de San Fernando de Apure con sus *"llaneros"* y sus cantos al compás del *"cuatro"*, la guitarra de cuatro cuerdas; la isla Margarita, de la que hablaremos en otro lugar— una réplica del paraíso terrenal al alcance de nuestra mano—, el canto de la chicharra en la calle en cuesta de La Pastora, en la vieja Caracas; y esta soledad sin riberas, llena ahora de ruidos y graznidos extraños, de la noche del trópico, en la Canaima de Gallegos, oyendo a lo lejos, desde nuestro lecho, el constante caer del agua de la cascada, en el lago donde nos habíamos bañado esta mañana. ♠

Guías de Turismo en Paraná

Ha Sido Creada la Dirección Municipal de Turismo

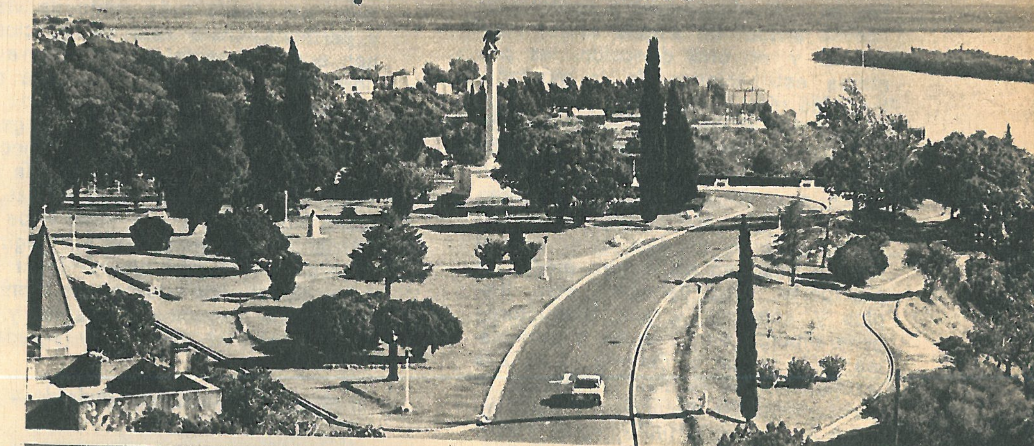
Ha sido creada recientemente la Dirección Municipal de Turismo de la ciudad de Paraná, la que se ha fijado como metas fundamentales de su acción el servicio a los visitantes y la difusión y promoción de los atractivos de la capital entrerriana y del litoral argentino.

Para complementar eficazmente esa tarea, la Dirección cuenta con un equipo de guías, experto en aspectos urbanos, históricos y geográficos de Paraná, los que prestan sus servicios en forma gratuita a quienes lo soliciten.

La nueva Dirección, dependiente directamente de la Intendencia Municipal, es asesorada por un consejo de doce miembros, constituido e integrado por representantes de las distintas fuerzas vivas de la ciudad.

La flamante dependencia funciona en avenida Laurencena y Bajada San Martín, teléfono 19632, desde las 7 hasta las 22.

Al público se le suministra amplia información sobre lugares destacados de la ciudad, como de zonas de playas y balnearios, paseos, campamentos, clubes de pesca y deportivos, etc. ♠



Vista panorámica de uno de los sectores del pintoresco Parque Urquiza sobre la barrancas del río Paraná.



Frente a la plaza principal de la capital entrerriana se encuentra la imponente catedral de la ciudad.

NOTAS DE VIAJE (VII)



ZURICH, vida

Después de seis o siete tentativas infructuosas conseguimos al fin un alojamiento decoroso. La noche lluviosa y fría y nuestro agotamiento físico no nos habrían permitido prolongar por mucho tiempo la búsqueda, y ya estábamos pensando seriamente en volver con nuestros bártulos a la *Bahnhof* —simplemente a la Estación ferroviaria—, para guarecernos en algún rincón, cuando nos consiguieron el hotelito salvador... Pero para entrar, para alcanzar la recepción en la planta baja, había que subir unos treinta y cinco o cuarenta escalones de una ancha escalinata. Vacilamos descorazonados ante ese obstáculo inesperado, que nos pareció insuperable para nuestras fuerzas; pero la fría lluvia que arreciaba y el ejemplo del fornido ciudadano que, sin aguardar nuestra decisión se encargó de nuestro equipaje y, pese a sus sesenta y cinco años —según nos dijo después—, empezó a subir y bajar con diligencia cargando dos y hasta tres valijas por viaje, nos dieron ánimos para tentar la aventura de remontar lentamente la que nos pareció interminable escalera. Llegamos al fin. A partir de ese momento ya tuvimos a nuestra disposición ascensores. Las habitaciones, cuidadosamente aseadas al estilo suizo habitual, eran tibias y acogedoras. Sendos vasos grandes de una leche deliciosa —la mejor que hemos tomado nunca en Europa—, fueron nuestro premio y la llave para regresar a la normalidad.

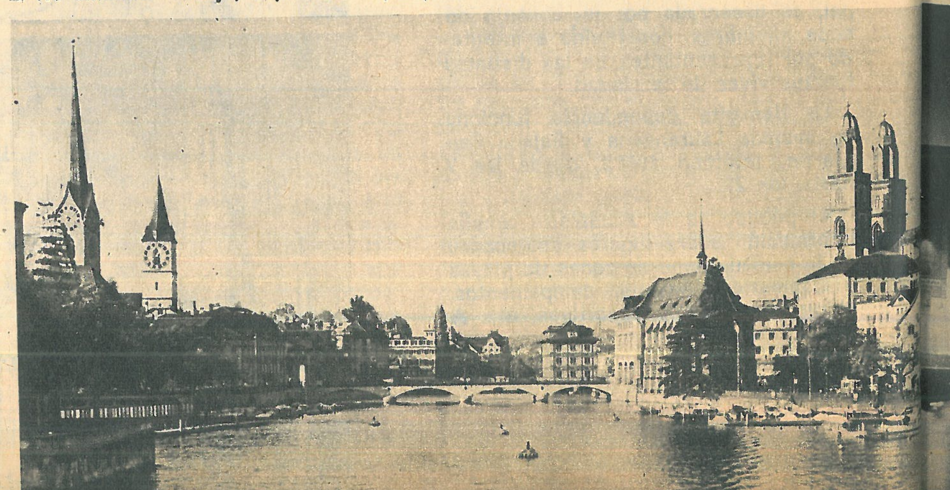
⁂

El hotel está construido sobre una colina y bastante alejado del centro de la ciudad; esto ofrecía una ventaja, pero también algunos inconvenientes. Por un lado, nos permitía contemplar "desde arriba" un amplio sector residencial y, en otra dirección, las primeras estribaciones de la montaña, que algo más lejos empezaba a tomar altura, con el hermoso panorama de las laderas cubiertas de toda clase de pulcras residencias y parquecitos privados; pero por el otro, todas nuestras idas y venidas al "centro" dependían exclusivamente de los taxis, porque en ese lugar no había otro medio de transporte. Esos vehículos eran limpios y cómodos y sus conductores generalmente muy atentos y serviciales; sólo tenían el defecto... de sus taxímetros, que medían y cobraban rigurosamente las distancias. Y aquí viene a mi recuerdo un episodio característico de la clásica honestidad de la gente de Suiza, apreciable en asuntos de la más diversa naturaleza y magnitud.

Hacia el mediodía de nuestra primera jornada en Zurich tomamos un taxi para ir a las oficinas de *Aerolíneas Argentinas*. (El conductor no era suizo, sino ciudadano de un país meridional.) La visita coincidió con la hora del almuerzo y las oficinas estaban cerradas. Resolvimos almorzar también nosotros e indicamos al taxista que nos condujese a un buen restaurante italiano que estaba por ahí, según alguien nos indicó. El hombre nos sugirió uno que en realidad resultó excelente desde todo punto de vista, y partimos. Claro está que la ciudad nos era totalmente desconocida e ignorábamos, por lo tanto, en ese momento, la distancia que debíamos recorrer; pero nuestro instinto de gente urbana nos llevó de pronto a sospechar que el sujeto del taxi nos hacía dar vueltas y revueltas innecesarias, y hasta nos pareció que estábamos recorriendo el mismo lugar por segunda o tercera vez; pero yo no tenía una base cierta para interpelar al conductor. Al fin llegamos a destino y, ya ubicados en el pequeño y agradable local, ante una mesa impecable, empezamos a comentar entre nosotros la posibilidad de un abuso por parte de un chófer desaprensivo. El dueño del restaurante —un simpático italiano con muchos años de laboriosa y fructífera residencia en Zurich—, que nos había oído y que comprendía bastante bien el castellano, intervino espontáneamente en la conversación y con perceptible interés me preguntó en su idioma nativo:

—Perdóneme, señor, pero como he prestado atención a lo que ustedes decían, le agradecería que me dijese desde qué lugar de la ciudad han venido hasta aquí.

El río Limmat —abajo, izquierda— que parece querer escaparse por una de las puntas o d





La ciudad de Zurich, desde la Escuela Politécnica Federal.



La primavera se celebra quemando un muñeco que simboliza al invierno.

y color

por MANUEL GOLDSTRAJ
PARA AUTOCLUB

Le di el nombre del hotel y mencioné la frustrada visita a *Aerolíneas* antes de llegar al restaurante.

—Un momento —exclamó haciendo un exuberante gesto—, todo este recorrido no debía costarles sino tantos y tantos francos, más o menos.

Yo había pagado cuatro veces más. El hombre reaccionó con indignación.

—Ahora verá, señor; esto no puede ser. ¿Cómo era el taxi?

Le describí las características y la marca del vehículo.

—¡Ah! es de la compañía tal. Son gente honorable y no permitirán semejante estafa a un turista extranjero.

Y sin esperar mi respuesta, tomó un teléfono que estaba ahí a mano, discó un número, preguntó por alguien y relató en francés lo sucedido, en pocas y claras palabras. Me di cuenta de lo que le contestaron antes de que me lo refiriese, primero por sus gestos y luego por la alegría exultante con que vino a decirme:

—No, señor, no señor: no van a permitirlo. Le ruegan al caballero que ahora mismo o cuando le parezca mejor pase por sus oficinas, calle tal, y le devolverán lo que le cobraron indebidamente. No, en *Suiza* no toleran estas cosas.

No fui; pero el episodio me pareció ser unas de las pequeñas cosas significativas que pintan el carácter de un pueblo. La compañía de taxis era suiza.

✠

Zurich es, para decirlo en pocas palabras, una ciudad hermosa, de arquitectura equilibrada, de estilo cuidado y adecuado a sus actividades y al ambiente vital humano, que caracteriza su calidad urbana. No tiene construcciones que desentonen, que estallen en bruscas verticales blancas o grises que obliguen al observador a trepar por las paredes con la vista para encontrar un pedazo de cielo. La ciudad y el paisaje son de una suave dulzura. Todo parece una combinación calculada de piezas, de elementos diversos, arquitectónicos y naturales, para ofrecer el espectáculo de una armonía que cambia de tonalidad y vibración con el transcurso de la jornada, pero que nunca altera su esencia íntima. Ahí están el tranquilo lago epónimo; el río —el *Limmat*—, que parece escaparse por una de las puntas de ese lago que, a la hora en que lo contemplamos, era como un inmenso espejo inmóvil y algo turbio, que reflejaba los pueblos y pueblitos que cubren totalmente sus orillas y que parecían dormidos en esa tarde dominical, fría y soleada. Ahí cerquita está la quebrada línea de las cumbres montañosas, no muy altas pero casi todas nevadas. Y de regreso sobre caminos magníficamente cuidados que circundan totalmente al agua, la ciudad misma, bajo los últimos rayos del sol, parece un paisaje de "tarjeta postal", pero vivo, brillante sin estridencias, constantemente móvil como el desplazamiento de láminas de colores impresas con máquina cinematográfica y que se moviesen a una velocidad rítmica, casi musical.

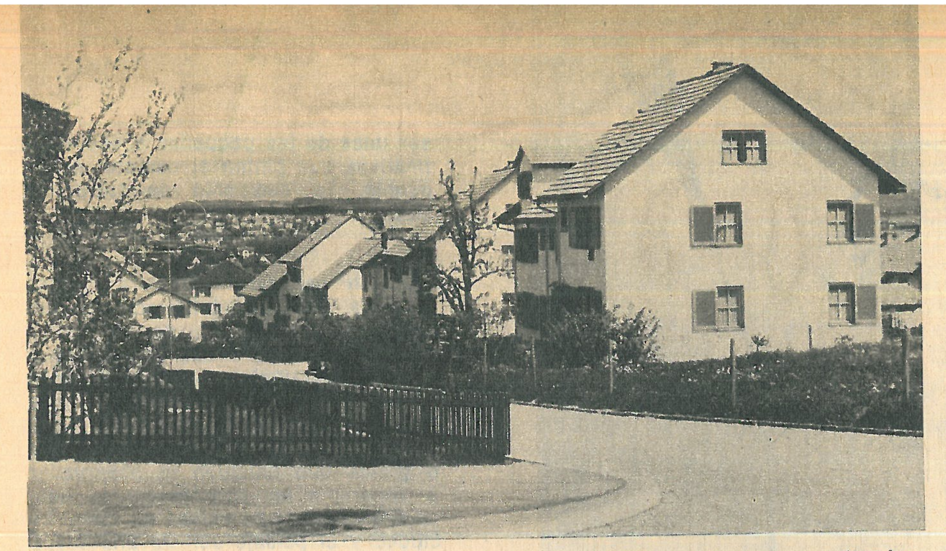
✠

Durante la semana, las calles de Zurich rebosan de actividad y movimiento, principalmente en la zona céntrica, por supuesto. Multitudes generalmente bien vestidas y no demasiado apresuradas. Los textos de geografía y las enciclopedias dan alrededor de 450.000 habitantes para la ciudad; sin embargo, un ciudadano local bien informado por razones profesionales, me dice una cifra diferente: unos 650 mil. Sólo que, agrega, alrededor de 200.000 son obreros procedentes de Italia, España, Francia y Grecia. Y sonríe con picardía al completar la enumeración: "también viven y trabajan con nosotros algunos millares de húngaros, checoeslovacos y alemanes de detrás de la cortina... Buena gente... Refugiados o emigrados del paraíso, si usted quiere..."

Visitamos en su domicilio, a su invitación, a uno de esos "emigrados". Era húngaro. Hacía tres años que vivía y trabajaba en Zurich. Era mecánico y conductor de taxis. Ahora el vehículo ya era de su propiedad, aunque lo tenía incorporado a una socie-

...caso de Zurich. De noche —abajo, derecha— se cubre de una enigmática y cautivante belleza.





En los suburbios de Zurich abundan los barrios de departamentos para empleados.

dad local de taxímetros. También ya era de su propiedad el coqueto, amplio y bien decorado departamento que ocupaba con su mujer en las afueras, pero muy cerca de sus actividades normales; en las horas libres se ocupaba también de otras cosas: comprar y vender relojes —¡cómo no, si estamos en Suiza!— y algunas pequeñas joyas. Se estaba haciendo una posición, al amparo de la libertad. La hacen todos allá, trabajando.

Por supuesto, en Zurich como en todas las ciudades del mundo, debe haber policía; pero en los cuatro o cinco días que permanecimos allí, ¡no vimos un solo agente uniformado por las calles! Ni siquiera un agente de tránsito, pese a la intensidad de su movimiento. Sólo al trasladarnos al aeropuerto para viajar a Roma, descubrimos un policía de tránsito semioculto en una esquina. Pensé que también eso era una evidencia del sentido que la población suiza tiene de su responsabilidad, como parte de un mundo civilizado y libre. Y probablemente no me equivocaba.

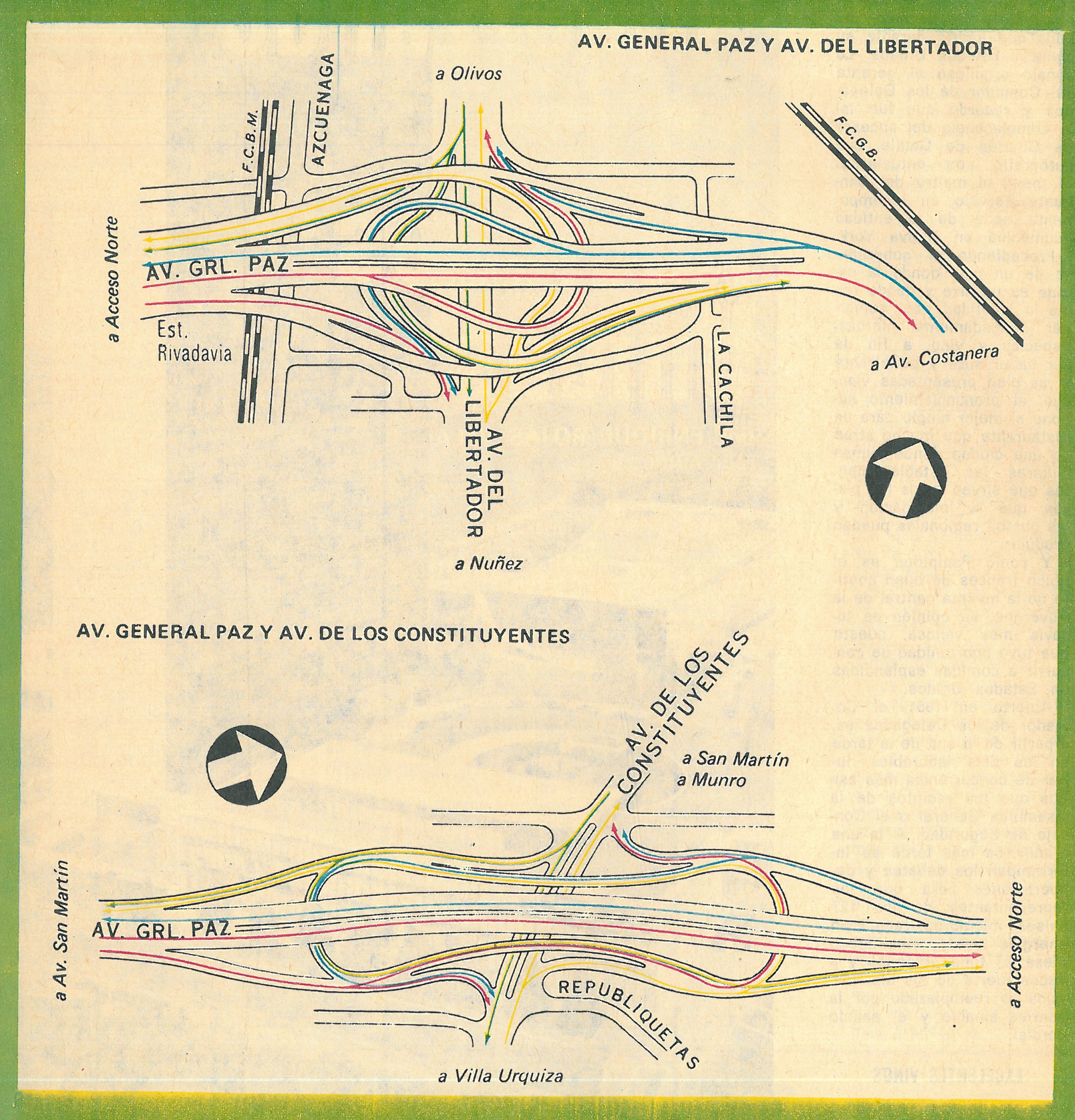
⁂

A las seis de la tarde cierran, por lo general, los negocios. Andábamos sin prisa por la *Bahnhofstrasse* —la calle de la Estación—, la principal y de mayor movimiento comercial de Zurich, mirando vidrieras y bellas cosas. Y de pronto empezó a llover. Un peatón gentil nos señaló una paragüería, situada justamente enfrente, en la otra acera. Corrimos hacía allá. Eran las 6 y dos minutos; acababan de cerrar las puertas al público y ahí aún se movía un empleado, o el dueño de casa. Llamamos e hicimos gestos para darle a conocer nuestra necesidad —paraguas—, señalando el cielo y la lluvia. Nos miró amablemente, por cierto, pronunció unas palabras que no pudimos oír y, para que no tuviésemos duda sobre lo que significaban, indicó con el índice derecho su reloj pulsera: marcaba las 6 y cuatro. Y no abrió. El horario suizo es realmente un horario serio.

⁂

Es imposible traducir en un par de páginas la impresión que produce Zurich en el turista andariego, y apenas si me he atrevido a relatar aquí menudos episodios u observaciones con la esperanza de iluminar siquiera un rincón de esa "tarjeta postal" que vive amable y laboriosamente. Es difícil hacer otra cosa para decir ésta tan simple y fundamental: Zurich es la expresión caleidoscópica de un paisaje en el que la naturaleza es una parte integrante del hombre, y viceversa. Y son inseparables. Hay que verlo para percibir la profundidad de esa simbiosis entre el ambiente físico y el ser humano, que en *Zurich*, en Suiza, adquiere un sentido absolutamente inconfundible con cualquier otra realidad social. ♠

CRUCES A DISTINTO NIVEL EN LA AV. GENERAL PAZ

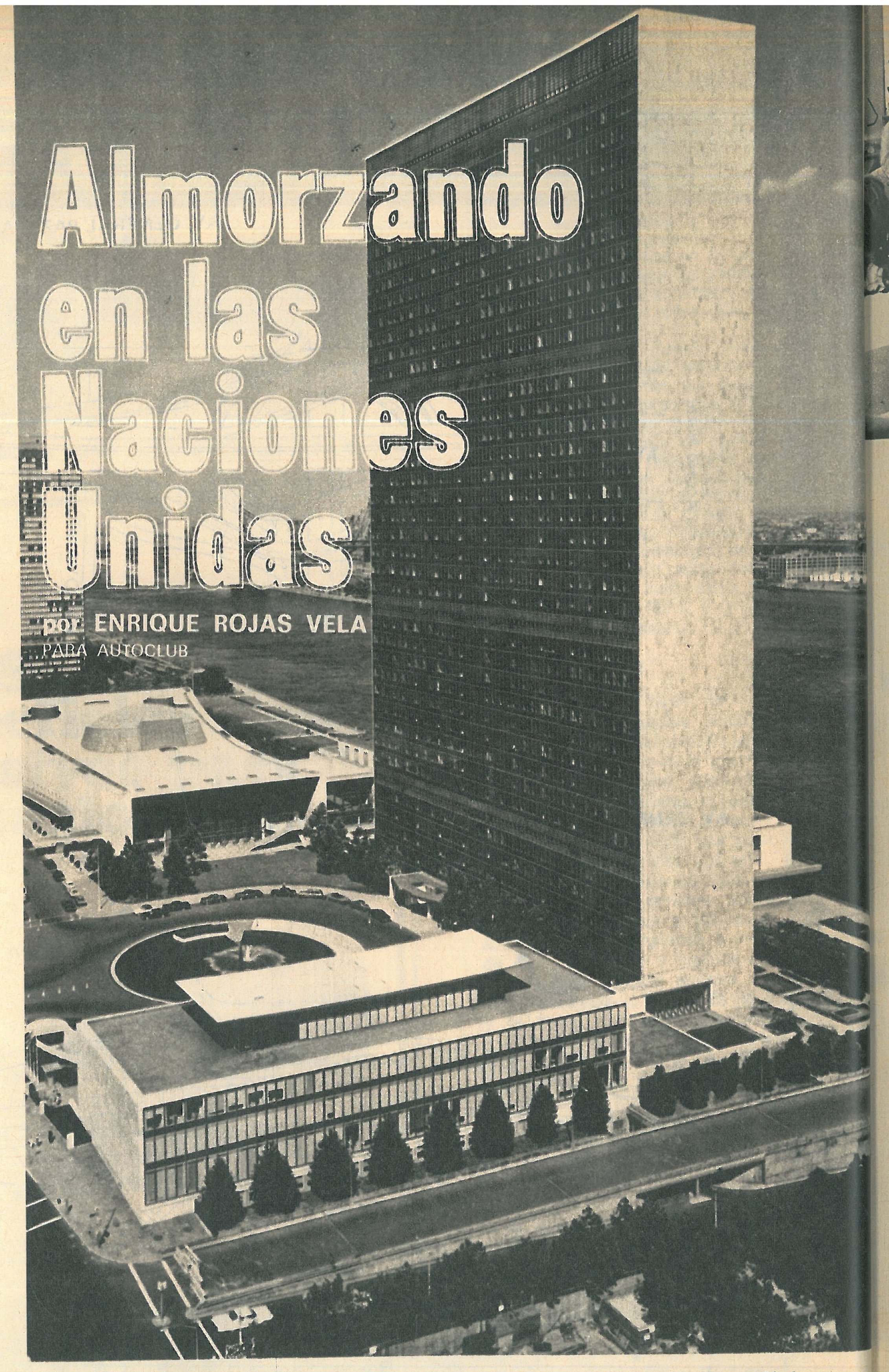


Recientemente fueron habilitados al tránsito automotor nuevos cruces a distinto nivel en la avenida General Paz, en sus intersecciones con las avenidas del Libertador, de los Constituyentes, Juan Bautista Alberdi y Emilio Castro.

A los efectos de la correcta utilización de dichos intercomunicadores por parte de nuestros asociados, publicamos el croquis de los ubicados sobre las avenidas del Libertador y de los Constituyentes, con el detalle de los movimientos permitidos en cada caso, por presentar variantes respecto de los existentes anteriormente. Corresponde destacar, asimismo, que el último de los nombrados es similar al que se encuentra sobre Juan Bautista Alberdi, mientras que el construido sobre Emilio Castro ofrece características parecidas a la intersección actual de las avenidas General Paz y del Trabajo. ♠

Almorzando en las Naciones Unidas

por ENRIQUE ROJAS VELA
PARA AUTOCLUB



El imponente edificio de las Naciones Unidas, emplazado en la ciudad de Nueva York.

Para el presidente de Francia, Georges Jean Raymond Pompidou, el almuerzo que se le ofreció en las Naciones Unidas fue la mejor comida que ingirió durante su visita a Estados Unidos. Lo señaló orgulloso el gerente del Comedor de los Delegados y recordó que fue tal la complacencia del sucesor de Charles de Gaulle, que autografió con entusiasmo el menú al maître del banquete servido en la imponente sede de la entidad ecuménica en Nueva York.

Procediendo el gobernante de un país donde la cocina es un arte y donde prima la habilidad para combinar delicadamente hierbas, especias y vino, a fin de dar sabor sutil y penetrante a las bien presentadas viandas, el pronunciamiento supone el mejor elogio para un restaurante que mucho atrae en una ciudad donde suman millares los establecimientos que sirven todos los platos que la imaginación y los gustos regionales pueden producir.

Y como Pompidou es el típico francés de buen apetito de la meseta central de la Auvergne, su opinión es todavía más valiosa, puesto que tuvo oportunidad de concurrir a comidas espléndidas en Estados Unidos.

Abierto en 1951, el Comedor de los Delegados es, a partir de la una de la tarde en los días laborables, lugar de concurrencia más asidua que los recintos de la Asamblea General o el Consejo de Seguridad. A la una o minutos más tarde se interrumpen los debates y deliberaciones para que los representantes de los 127 países miembros recuperen energías junto a una buena mesa. El tono polémico y a veces fuerte de los diplomáticos es reemplazado por la sonrisa amable y el saludo cordial.

EXCELENTES VINOS

Es una tregua que dura de 60 a 120 minutos y que se rocía con excelentes vinos. No son pocos los que consideran que sería más beneficioso el resultado si los debates se efectuaran en el comedor. Seguramente Nikita Kruschev, a la sazón primer ministro de la Unión Soviética, no se habría sacado un zapato para golpear su pupitre en el gran salón de la Asamblea General, sobre todo si "le plat des delegués" era el "emincé de beef Stroganoff" que se sirvió el día de la U.R.S.S.

Porque durante los tres meses y pico de la Asamblea General, cada día se ofrece en el Comedor de los Delegados un plato típico de algún Estado miembro. La idea es que al terminar el período de la asamblea anual se haya servido uno de cada país o región del mundo.

La especialidad rusa en cuestión estuvo en el menú del 3 de noviembre último a un precio de tres dólares 50 centavos. Naturalmente no fue el único plato, ya que había para elegir el especial del chef, otra característica diaria que en esa ocasión fue arroz con pollo (3 dólares), y siete entradas más, amén de todo lo que puede ordenarse "a la carta".

El Comedor de los Delega-



Un sector de la cafetería: se sirven 5.000 comidas por día a un promedio de un dólar.

dos tiene capacidad para 700 personas, que en días de gran concurrencia se amplía a 900, habilitando la denominada Terraza del Oeste; pero fuera del período de la asamblea la concurrencia puede bajar hasta un mínimo de 600.

La lista de vinos es bien surtida y desde luego predominan los de Francia. Argentina, que tiene tan buenos borgoñas, debería tratar de colocarlos. Los chilenos están representados con el Rin Undurraga, que se carga 3,50 dólares la botella. Un borgoña Moulin-á-Vent cuesta 5,75; 7,25 el Gevrey-Chambertin, y un burdeos Château La Mission, 10, entre los tintos. En blancos, el borgoña Poligny-Montrachet vale 6 dólares, y 25 centavos menos un Chablis, mientras que el burdeos Château Laville Haute Brion está a 5,75.

Por supuesto que hay vinos Mosela y Rin, así como champaña. La botella de Clicquot, sin año, cuesta 11 dólares, lo mismo que la de Taittinger y de Cordon Rouge Mumm. Un excelente champaña del Estado de Nueva York insume 7 dólares. Asimismo hay vinos menos caros, 3 dólares la botella del californiano Almadén; 4,25 el Valpolicella Bolla, de Italia; 4 el Marqués de Riscal, español; 4,50 el Mateus Rosé, de Portugal; 4,25 el austríaco Katzensprung; y 4 el húngaro Egri Bilaver.

Plato favorito, que se sirve todos los días, es el Roast Beef, tan bueno como el de Simpson's de Londres, marcado a 4,75 dólares. También los "curries" son populares, a 3 dólares la porción. Siempre hay pescados y mariscos y no es infrecuente en un viernes saborear una "bouillabaise" tan bien preparada como la de Marsella.

ENTRETELONES DE LA POLITICA INTERNACIONAL

Cuarenta y ocho mozas y 10 "capitanes" se encargan de la atención de los comensales. Según la afluencia de delegados se permite el acceso del público, después de las 14, principalmente de los que hacen el "tour" de las Naciones Unidas, más de un millón al año. Pagando un dólar y medio los adultos y 50 centavos los niños se recorre el edificio en grupos convenientes a cargo de jóvenes y hermosas guías, desde las 9.15 de la mañana hasta la 4.15 de la tarde.

La gente de la calle deseosa de comer en el restaurante de delegados puede hacerlo entre el mediodía y las 13, hora en que están listos los platos especiales del día y sólo pueden entrar los diplomáticos, periodistas acreditados y funcionarios importantes de las Naciones Unidas.

Para los empleados de la UN, y también para delegados y periodistas con poco tiempo disponible está la cafetería, que comienza a trabajar a las 8.45 de la mañana y cierra una hora después de medianoche. Allí se sirven diariamente 5.000 comidas a un promedio de un dólar. Quien quiere un vaso de vino y algo más, paga por encima de eso, pero ni el más glotón necesita más de dos dólares para quedar satisfecho. En el Comedor de los Delegados el gasto medio es 4 dólares, pues mientras algunos pueden consumir hasta 10, otros se conforman con una sopa, postre y café.

A la cafetería acuden harto más personas que los 5.000 parroquianos del almuerzo o la comida. Muchos lo hacen para un refresco o un café. Contando a estos clientes, el total de "transacciones" de la cafetería se eleva a 12.000 por día.

Aparte del gran comedor con hermosa vista al East River y los jardines, los delegados disponen de cinco salas privadas, para 20 comensales cuatro de ellas y 40 la restante. Cuando un embajador quiere agasajar a colegas o amistades, reserva una de estas salas, donde el almuerzo especial le resulta alrededor de 15 dólares por persona, sin bebida.

Alimentar a tanta gente requiere una eficaz organización, que en el caso del concesionario de la UN se desenvuelve sobre rieles. Mensualmente se consumen 15.000 kilogramos de carne y cada día se cocinan 500 kilogramos de papas y 50 de arroz. El chef es francés y tiene a sus órdenes 42 cocineros de 16 países. No es de sorprender, en consecuencia, que quienes almuerzan en la UN comprueban un sabor más propio a las viandas que en los restaurantes de Nueva York, donde a igualdad de categoría los precios son del 50 % para arriba más elevados.

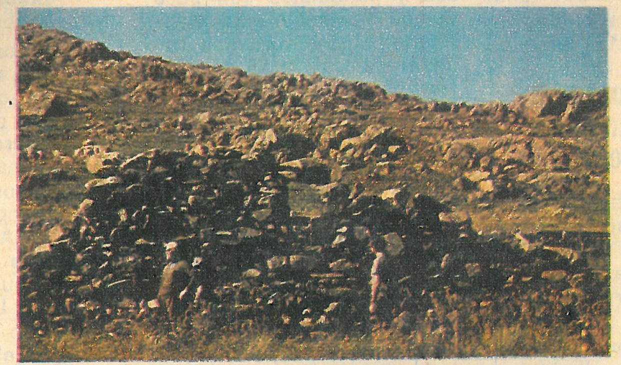
Los corresponsales de la UN, alrededor de 350, tienen su club y comedor particular donde suelen invitar al Secretario General, altos funcionarios y representantes, a los que brindan tribunas menos formales que las de la Asamblea General y demás salas de deliberaciones. A su vez el secretario general U Thant dispone en el piso 38 de un departamento, en el que no vive, pero en cuyo comedor almuerza con estadistas o invitados especiales, con los que a veces resuelve problemas que serían insolubles en ambientes más grandes. ♠

TANDIL: Tradición, B

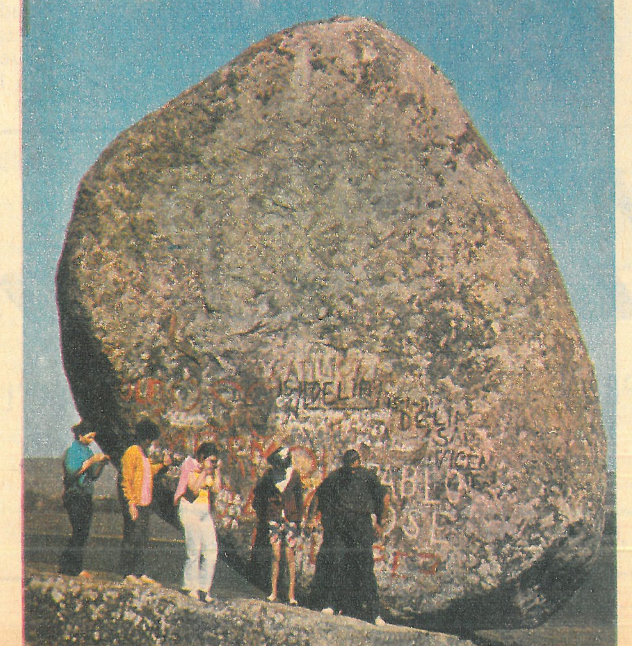
Más de 60 establecimientos hoteleros apoyan al turismo en creciente y permanente desarrollo



Aspecto general del monte Calvario, visto desde la avenida España. La gran cruz tiene una altura de 15 m.



El Pucara, ruinas que se encuentran al pie de la Sierra de las Animas, es otro atractivo.



Caída la piedra movediza, el bloque de granito llamado El Centinela es ahora una de las grandes atracciones cercanas a Tandil.

Portada del hermoso Parque Independencia de la ...udad

Belleza y Progreso

Enclavada en el centro de una extensa y suave serranía, la ciudad de Tandil ofrece durante todo el año una interesante serie de atracciones, no sólo panorámicas, climáticas o recreativas, sino también de importancia cultural, mientra su fecundo pasado histórico sugiere la evocación de vibrantes tradiciones nacionales.

Es el eje de una de las más importantes zonas agropecuarias de la provincia de Buenos Aires y la ciudad crece verticalmente; pero gracias al ambiente campero que la rodea, mantiene, dentro de la extraordinaria prosperidad industrial, el sello típico del espíritu criollo. Estos atributos se conjugan en la sugestiva estampa del Tandil de hoy, que con alrededor de sesenta establecimientos hoteleros de distinta categoría, rivaliza con los más cotizados centros turísticos del país.

INFRAESTRUCTURA TURISTICA

Pocas son las ciudades que han realizado un mayor y más positivo esfuerzo por crear las condiciones indispensables de una infraestructura turística como la de Tandil. A sus elementos básicos, constituidos por sus bellezas naturales, la piedra movediza en otros tiempos y el magnífico parque Independencia, agregó en 1943 su ya famoso calvario "El Gólgota", extraordinaria fuente de atracción en Semana Santa, y prosiguió su ordenamiento urbano de característica limpieza. Hace pocos años, la construcción del dique y embalse junto al parque Independencia, que solucionó graves problemas hidráulicos para el ejido local, permitió a Tandil sacar provecho de esa obra para construir en la zona diversas instalaciones recreativas, como su gran balneario municipal, con capacidad para diez mil personas, clubes de náutica y pesca, como así también un barrio parque de atrayentes perspectivas. Todo ello comunicado con excelentes obras camineras, entre las cuales una rodea en su totalidad el espejo de agua que tiene una extensión de unas catorce hectáreas.

...dad de Tandil, que fue donada por la colectividad italiana, con motivo de la celebración de su centenario.

IMPORTANCIA GEOGRAFICA

La ciudad de Tandil se encuentra a 178 metros sobre el nivel del mar. Es la cabecera del partido del mismo nombre, que tiene una extensión de 4.880 kilómetros cuadrados. De acuerdo con el censo de 1970, su población es de 76.933 habitantes. La ciudad comprende 799 manzanas y su población supera los 60.000 habitantes. Forman parte de Tandil las comunas de Azucena, De la Canal, Fulton, Gardey, Iraola, La Pastora y Vela. Las alturas de las principales sierras son las siguientes: Las Animas, 549 metros; Albión, 496; El Sombrerito, 478; Parque Independencia, 286,50 y El Calvario, 245.

CERRO LA MOVEDIZA

Se encuentra a cinco kilómetros del casco urbano. El 29 de febrero de 1912 cesó la maravillosa oscilación de la piedra movediza, que despertara la admiración del mundo entero. Los restos de la inolvidable piedra, que tenía un peso de unas 300 toneladas, yacen al pie del cerro La Movediza, que sigue siendo un asiduo centro de atracción turística. El famoso bloque de granito, que resistió varias tentativas para derribarlo, cayó por su propia cuenta y actualmente se realizan gestiones para reinstalarlo en su primitivo asiento y darle el movimiento que tenía. Mantiene su vigencia la propuesta realizada hace unos cuatro años por los ingenieros Juan y Jorge Maxwell, con respecto a estudios y planes para volver a colocar en el sitio original la piedra movediza. Ello sería acompañado con la instalación de un alambre carril, confitería y otros atractivos. El convenio a celebrarse quedaría sin efecto si luego de la reposición de la piedra no adquiere el movimiento primitivo, y los autores de la obra no tendrían derecho a indemnización alguna.



Tras la silueta del monumento al brigadier Martín Rodríguez, el centro de la ciudad.

EL CALVARIO

El Calvario "El Gólgota" es considerado único en el mundo. Está construido en el parque Redolatti, con frente a la avenida España. La monumental obra fue inaugurada el 10 de enero de 1947. Las catorce estaciones del Vía Crucis, son esculturas originales de destacados artistas, que marcan las distintas etapas de la Pasión. En situación dominante se levanta la gran cruz con el Santo Cristo, esculpido en mármol, de 15 metros de altura. En la parte final del Vía Crucis se encuentra la capilla de Santa Gemma, y

Vista panorámica del centro de la moderna ciudad de Tandil, tomada desde el extremo opuesto al Parque Independencia. El crecimi adv





Una de las catorce estaciones del famoso Vía Crucis, muy visitado en Semana Santa.

a un costado de la cruz el Santo Sepulcro.

Tandil es, desde 1948, el escenario más importante para la celebración de la Semana Santa en nuestro país. El Viernes Santo, por la tarde, tiene lugar en el Monte Calvario el solemne Vía Crucis, del que participan millares de fieles llegados de toda la República y del extranjero. Al atardecer se organiza la procesión del Santo Entierro, en el que, además de los instrumentos de la Pasión, son incorporadas las imágenes de Cristo Yacente, La Dolorosa, San Juan y la Magdalena.

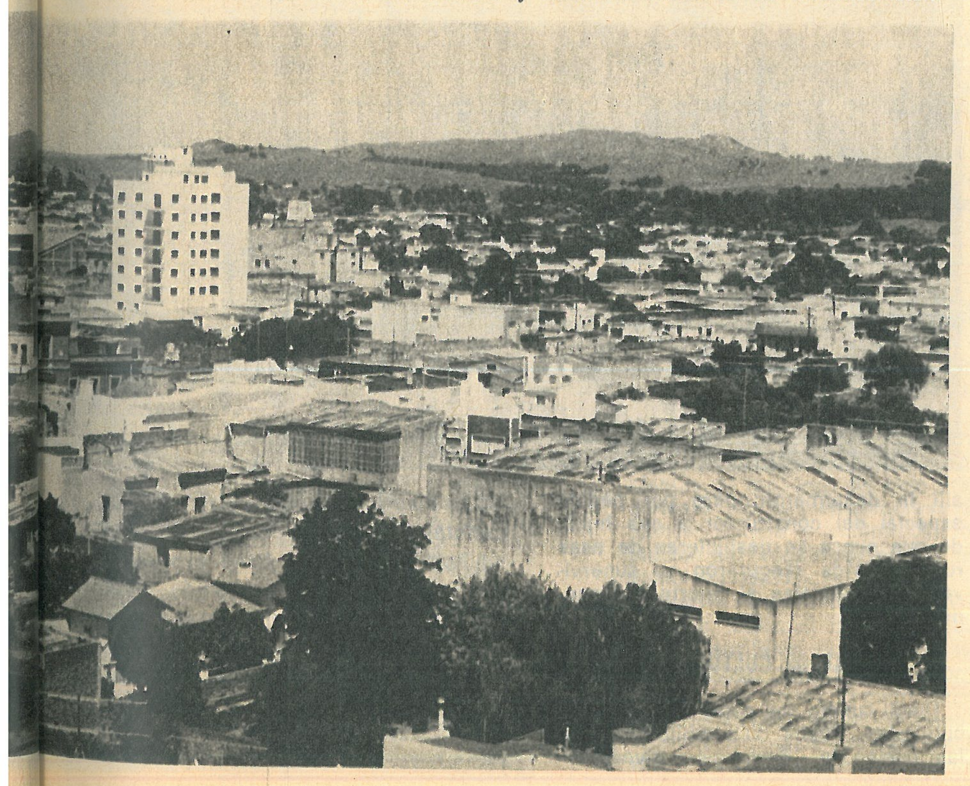
PARQUE INDEPENDENCIA

El hermoso parque Independencia, ocupa uno de los cerros inmediatos a la ciudad. Fue trazado aprovechando la frondosa arboleda que lo cubre. Se sube al mismo, luego de trasponer una grandiosa portada, que fue donada por la colectividad italiana en el centenario de Tandil. Por un camino caracoleante y de interesantes perspectivas, se llega a una amplia explanada, que constituye el magnífico mirador de Tandil. En la cima se levanta un edificio en forma de castillo, de estilo morisco, que fue donado en el mismo centenario por la colectividad española. El cerro está coronado por la estatua ecuestre de bronce del brigadier Martín Rodríguez, fundador del Fuerte Independencia, a cuyo amparo surgió Tandil. Se encuentra en el parque también la estatua de Juan Fulg, pionero de la siembra de trigo de la zona. Complementa este paseo un hermoso jardín y el anfiteatro Kennedy, con gradas para 2.500 personas, centro de importantes espectáculos populares.

PUCARA DE TANDIL

Se supone con cierto fundamento que la extraña construcción que se levanta junto al camino a la cantera Interlend, en el faldeo de la Sierra de las Animas, es el resto de un pucará indígena. Versiones verosímiles lo atribuyen a los indios quilmes, parcialidad de la gran nación diaguita, que hacia 1665 fueron trasladados desde los valles calchaquíes a la zona de lo que es hoy la ciudad de Quilmes, con el fin de alejarlos del escenario de sus continuadas luchas contra los conquistadores españoles. Según dichas versiones los indígenas exiliados se desparramaron por diversos puntos de la provincia de Buenos Aires y construyeron en Tandil una población con cerco y pucará de piedras superpuestas, sin argamasa, que se mantuvieron

advierte en la construcción de las nuevas y extensas avenidas de circunvalación.



VIAJAMOS EN UN CHEVY SUPER SPORT

El Chevy Super Sport, lanzado al mercado por General Motors Argentina, fue declarado el "Automóvil del año 1970". Con una unidad de ese tipo, cero kilómetro, realizamos el viaje a la ciudad de Tandil para la redacción de la nota de la sección "Haga Turismo con AUTOCLUB". El magnífico vehículo fue cedido gentilmente por las autoridades de la General Motors Argentina para efectuar esta tarea, durante la cual recorrimos más de 1.200 kilómetros, algunos centenares de los cuales correspondieron a ásperos senderos serranos, que pusieron a prueba la calidad del Chevy. Este auto, que es la versión deportiva, de cuatro puertas, último modelo, tuvo un comportamiento excelente, y realizó el esfuerzo sin ningún entorpecimiento.

El Chevy es ideal para el desarrollo del turismo, por la suavidad de su marcha y la sensación de seguridad que ofrece, aun a altas velocidades. Es interesante señalar que la columna de la dirección, construida "telescópicamente" en malla de acero, se comprime en forma automática ante un fuerte golpe, absorbiendo así toda la energía del impacto. Además el panel de instrumentos del Chevy Super Sport ha sido gruesamente acolchado en la parte central y del lado derecho, frente al acompañante.

Por su parte, los controles del tablero han sido embutidos y toda otra protuberancia interior que pudiese resultar peligrosa ha sido eliminada. La seguridad del conductor y los pasajeros ha sido un factor de primordial importancia en el diseño de este modelo.

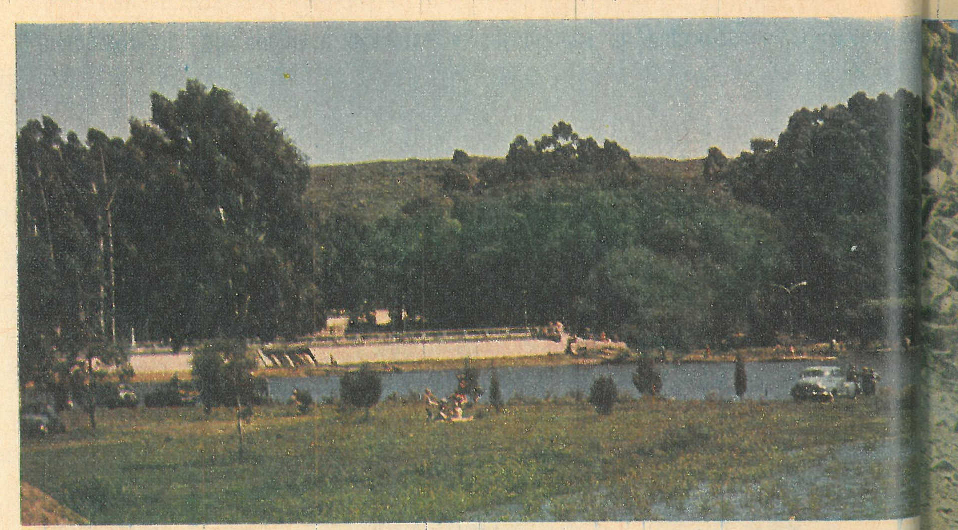
así hasta el presente a pesar del abandono en que se encuentran. Según el señor Carlos Allende, presidente del museo Fuerte Independencia, se efectuaron comparaciones con fotos obtenidas de pucarás del norte argentino y se pudo comprobar la similitud en la colocación de las piedras.

INSTITUCION FUERTE INDEPENDENCIA

Esta entidad tradicionalista tiene su sede en la calle 4 de abril 845. Fundada en 1955, ha realizado en el breve lapso transcurrido una intensa actividad cultural y ha formado un excepcional museo, cuya dirección ejerce el señor Carlos Allende. Reúne en diversas salas importantes elementos, obtenidos por donación, de la época de la conquista del desierto y que documentan una importante etapa del desarrollo del campo argentino. Posee grandes salones de exhibición de carruajes antiguos, y en una de las dependencias está reconstruida una pulpería con reja auténtica que perteneció a la pulpería La Numancia, de mediados del siglo pasado, que estaba ubicada entre las sierras, camino a San Manuel. En el patio se exhiben las gigantescas ruedas de una chata, de metros 3,60 de diámetro. Según las autoridades del museo, son las más grandes que se hayan fabricado en el mundo. Fueron construidas por el herrero Costa en 1927 y las donaron a la institución sus descendientes. Esta chata cargaba hasta 500 bolsas de cereal y se la utilizó en la zona durante varios años. Por último quedó en el pueblo de Vela y allí la desarmaron; pero por pedido especial del constructor a sus hijos, de que nunca se deshicieran de esas ruedas, éstos aseguraron su supervivencia donándolas al Fuerte Independencia.

El Mirador de Tandil es el famoso castillo morisco, en lo alto del parque Independencia.





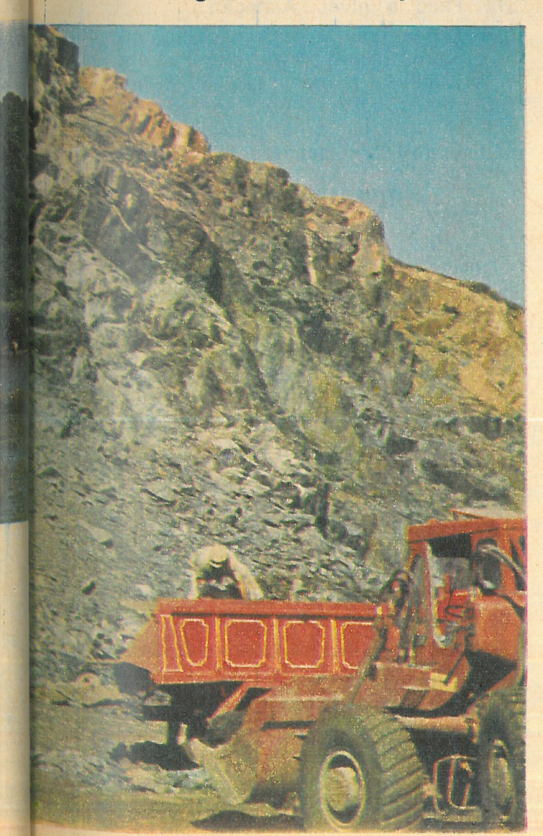
CENTROS CULTURALES

Tandil cuenta con numerosos centros culturales. Posee diez bibliotecas, de las cuales la "Bernardino Rivadavia"

Abajo derecha: La explotación de las canteras de granito es una de las riquezas de la zona. Abajo centro: La gran pileta es otro concurrido lugar. Abajo izquierda: Entrada de la importante Escuela de Producción e Industrialización de Leche a 7 km de Tandil.

HAGA TURISMO CON AUTOCLUB

De gran belleza es el jardín situado al pie del Parque Independencia, por sus obras de arte y los cuidados canteros.



es una de las más importantes de la Provincia.

Es interesante visitar el Museo y Academia Municipal de Bellas Artes, con siete salas destinadas a las artes plásticas. Posee obras de Antonio Alice, Carlos Allende, Guillermo Butler, Arturo Guastavino, Enrique de Larrañaga, Quinquela Martín, Luis Perlotti, Humberto Pittaluga, Víctor Rebuffo, Ana Weis de Rossi, Miguel Carlos Victorica y muchos otros.

ESTABLECIMIENTOS FABRILES

Son muchos e importantes los establecimientos fabriles de Tandil y su zona de influencia. Se destacan varios metalúrgicos, imponentes canteras que cortan cerros de excelente granito, plantas de molienda de este mineral y diversas fábricas elaboradoras de productos lácteos y embutidos, los que pueden ser adquiridos en los mismos establecimientos.

Todavía se recuerda que alrededor de 1950 se encontró oro en Tandil. Las piedras auríferas mostraban el característico color; pero la extracción resultaba antieconómica. El pedregullo resultante de esa cantera sirvió luego de pavimento a muchos caminos de la provincia de Buenos Aires.

MONUMENTO AL GAUCHO

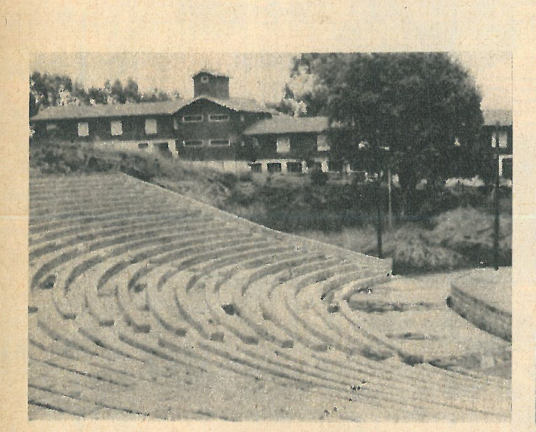
Tandil rendirá también homenaje al Gaucho. A tal efecto se ha proyectado la erección del monumento correspondiente, el cual será instalado en la entrada principal de la ciudad, en la intersección de la Ruta 226 y la avenida Comandante Espora. La obra ha sido confiada al escultor local y director del museo Fuerte Independencia, señor Carlos Allende. La figura de este monumento está inspirada en el gaucho del año 1870 al 72. La estatua, que ya está realizada en yeso, será fundida en bronce, con pedestal de granito.

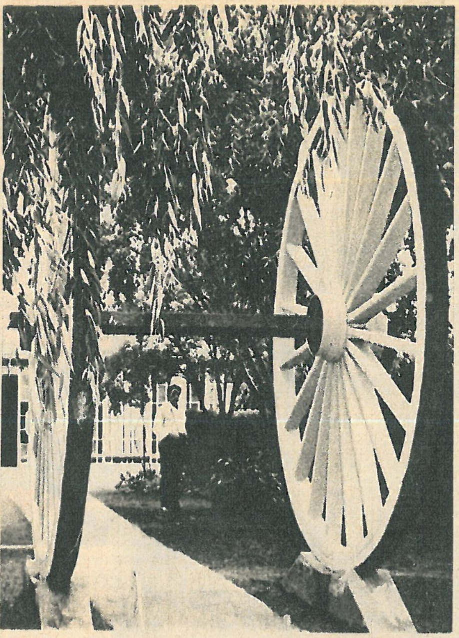
PROGRAMA DE EXCURSIONES

Se organizan en Tandil numerosas excursiones. El programa es el siguiente: Dique Villa del Lago y La Cascada; Fábrica La Tandilera de Magnasco y Estancia Bella Vista; Escuela Granja "Doctor Ramón Santamarina"; Cerro El Centinela y Cima Parque Independencia; Cantera Interlend y Sierra Las Animas; Cerro de la Virgen y La Movediza.

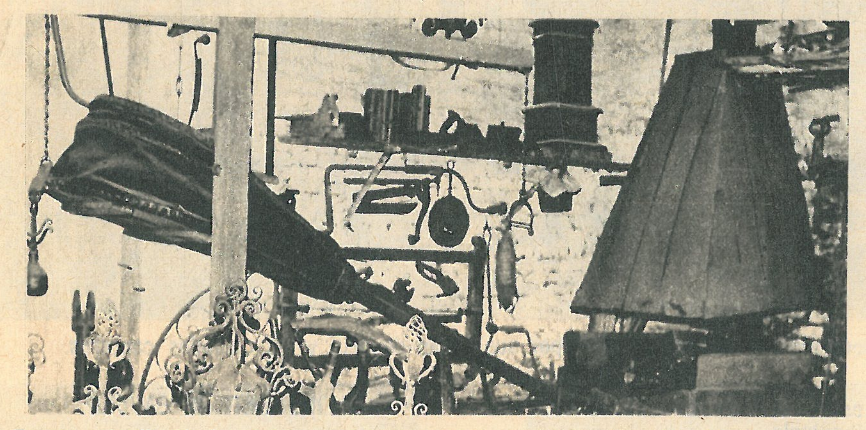
CAMPING MUNICIPAL

Además de una amplia Colonia de Vacaciones, Tandil dispone de un camping municipal denominado Pinar de la Sierra, que se encuentra ubica-





Derecha: en el museo Fuerte Independencia se exhiben estas gigantescas ruedas de chata que se usaron en la zona. Izquierda: Aspecto parcial del teatro Kennedy.



Fragua y fuelle (de los pocos que existen en el país) del taller del escultor Allende.

do a unos 1.600 metros del Balneario Municipal, en medio de una gran arboleda. Se dispone allí de agua, proveeduría, instalaciones sanitarias, luz, fogones y juegos infantiles.

ITINERARIO Nº 1: BUENOS AIRES - AZUL - TANDIL

Las rutas nacionales número 3 y 226, que permiten arribar a Azul, primero, y luego a Tandil por caminos pavimentados, cuentan con amplios recursos en todo su recorrido. Desde el mojón km 0 de Plaza del Congreso se seguirá por Rivadavia y luego por la avenida Juan Bautista Alberdi hasta trasponer la avenida General Paz, donde la ruta 3 lleva el nombre de Provincias Unidas.

0 Km. Plaza del Congreso.
14 Cruce con avenida General Paz. Estación de servicio.
15 Estación de servicio. Gomería.
17 Paso a nivel. Nafta.
18,5 SAN JUSTO. Cruce camino de Cintura. Estación de servicio. Seguir la ruta 3.
21 ISIDRO CASANOVA. Estación de servicio.
22 Paso a nivel. Estación de servicio.
28 Cruce ruta a Gregorio de Laferrere y Pontevedra.
28,9 Paso a nivel. Acceso a Villa del Carmen.
31 Paso a nivel. Estación de servicio.
34 Puente arroyo Morales.
39 Esperanza. Restaurante.
39 Estación de servicio. Gomería.
46 Estación de servicio.
48 Puente arroyo Morales.
50,5 Puente arroyo Los Pozos.
56 Nafta. Gomería.
63 Acceso a Cañuelas. Empalme con la ruta nacional Nº 205. Seguir al frente la ruta Nº 3.
65 Acceso a Cañuelas (1 km). Camino a San Vicente. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera.
72 Estación de servicio. Restaurante. Cno. a Gobernador Udaondo.
100 Paso a nivel.
101 Cruce ruta 41.
109 SAN MIGUEL DEL MONTE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Cruce con la ruta nacional Nº 215 a Coronel Brandsen, y cruce con la provincial Nº 41, de Lobos a General Paz.
115 Puente La Carolina.
133 Acceso Los Cerrillos (6 km).
135 Puente río Salado.
143 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Bar. Acceso a Gorchs (9 km).
185 Paso a nivel.
187 Acceso a Las Flores (2 km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera. Dos puentes angostos.
192 Cruce ruta 30. Estación de servicio.
197 Paso a nivel. Acceso a estación Plaza Montero (6 km).
217 Puente Canal 11.
222 Nafta.
242 CACHARI. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Cruce camino de Tapalquén a Rauch.
258 Puente arroyo del Azul.
294 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 4426. Auxilio mecánico.
299 AZUL. Acceso (3 km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Tandil por camino de tierra.
302 Paso a nivel. Almacén.
307 Cruce con la ruta nacional número 226 a Mar del Plata y Tandil en el mojón km 255. Seguiremos hacia Tandil por la ruta Nº 226 hacia la izquierda, distante 89 km desde este cruce.

ITINERARIO Nº 2: AZUL - TANDIL

Desde el cruce de las rutas 3 y 226, continuaremos hacia Tandil. El kilometraje lo daremos de acuerdo con los mojones de la ruta, en progresión descendente hacia Tandil.

255 Cruce de la ruta 226 con la 7.
240 Acceso a Arsenal Naval Azopardo (9 km).
234 Paso a nivel.
233 Puente arroyo La Corina.
227 Puente arroyo Cortaderas.
215 Paso a nivel.
213 Puente arroyo de los Huesos.
198 Estación de servicio. Bar.
192 Puente arroyo Chapaleofú Grande.
173 Almacén.
166 TANDIL. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en General Rodríguez y Belgrano. Tel. 548. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. ♠

por **CESAR A. RAMOS**
PARA AUTOCLUB

Vamos a México, al Imperio Azteca

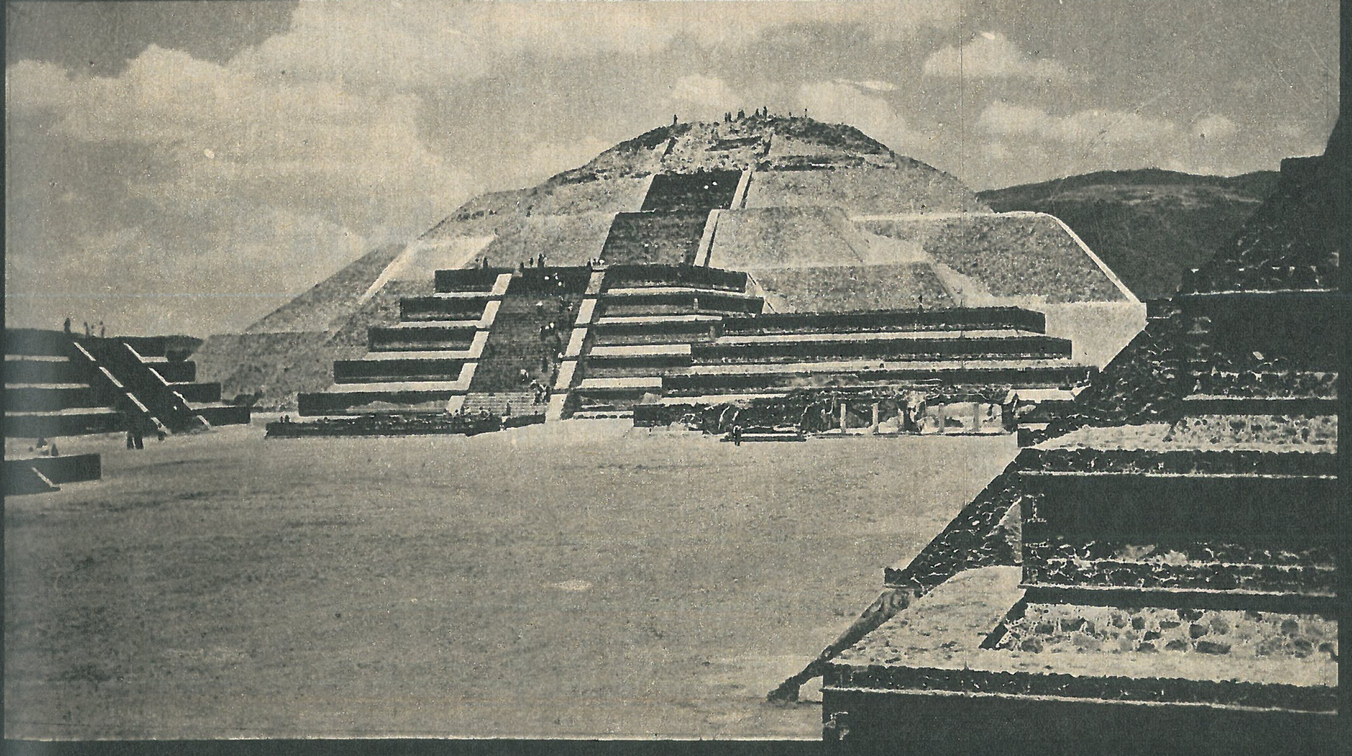
Situada al sudeste de la Meseta de Anahuac y teniendo a la vista los volcanes de Popocatépetl e Iztaccihuatl, la ciudad de México clama con orgullo ser una de las más antiguas del hemisferio occidental. Según la leyenda, el dios Huitzilopochtli ordenó al guia de la tribu azteca, el sacerdote Tenoch, que debía fundar un pueblo alli donde encontrara un águila posada sobre un nopal (cactus), devorando una serpiente.

Fue así como allá por 1325 a una altura de más de 2.400 metros sobre el nivel del mar, los indígenas de esa tribu fundaron Tenochtitlán, entre los juncos del Lago de Texcoco.

Los principales edificios ⇨

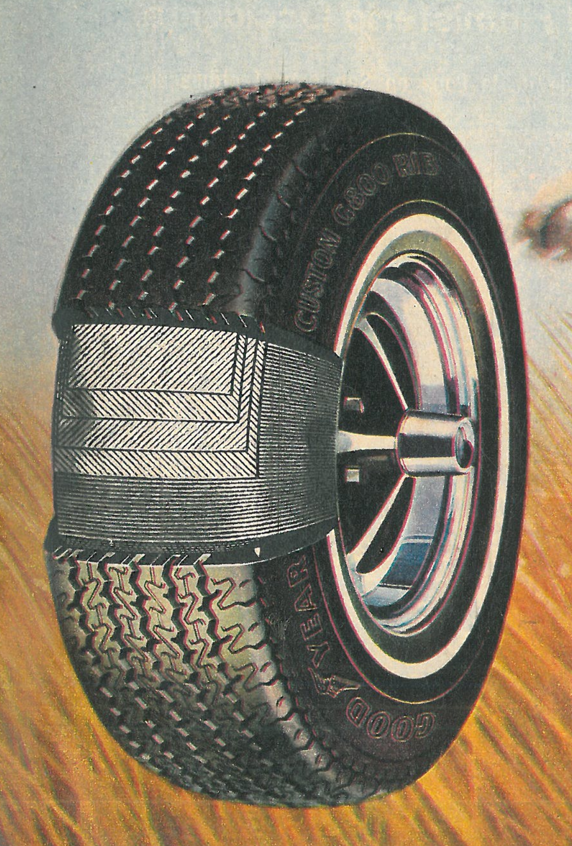
La Capital es una de las más Antiguas del Hemisferio Occidental

Arriba: vasija zoomorfa encontrada durante las excavaciones del Metro. Abajo: Pirámide de la Luna en San Juan Teotihuacán.





FUERTE,
CREADA



DURA HASTA EL
CUSTOM G

La Custom G800 Radial da hasta el doble de kilometraje que las cubiertas convencionales. No hay otra cubierta construida así. Mire: las telas del armazón la cruzan de lado a lado (radialmente), para que dure más y para que ruede con más seguridad; el cinto de 4 telas envuelve firmemente al armazón, manteniendo la



L DOBLE
G800 RADIAL

banda de rodamiento abierta y firme contra el suelo, brindándole así hasta el doble de kilometraje.
Permite control positivo en las curvas y un agarre firme en el camino más mojado.
Ponga cuatro Custom G800 Radial en su auto y notará la diferencia.
Disponible en los tipos con y sin cámara.

as

GOODYEAR

públicos de los aztecas estaban agrupados en la zona de la ciudad conocida como el Zócalo, vinculada entonces al resto de la ciudad por medio de canales. La población de Tenochtitlán era en 1521 de aproximadamente 300.000 habitantes. Ese año las huestes de Hernán Cortés apresaron a Cuauhtémoc, último de los emperadores aztecas y determinaron la caída de Tenochtitlán en manos de los españoles.

La guerra por la independencia del país y luchas internas impidieron que la capital de México progresara en forma acelerada. En la actualidad, a 160 años del "grito de Dolores" que consagró la independencia del país y después de haber sido ocupada por tropas norteamericanas en 1847 y por las francesas en 1863, México, edificada sobre las ruinas de la antigua Tenochtitlán, es una moderna metrópoli con una población que se aproxima a los ocho millones de habitantes.

LA INDUSTRIA SIN CHIMENEAS

En esta época en que el "smog" asfixia a las principales metrópolis del mundo, México, no obstante que también padece de abundante monóxido de carbono proveniente de muchas industrias ubicadas en sus alrededores, de su cada vez mayor cantidad de automóviles particulares y de sus casi 20.000 taxis (dicen que aquí hay más taxis que en Nueva York), explota en forma creciente la llamada "industria sin chimeneas". Todos los años ingresan al país o pasan por el Distrito Federal aproximadamente 600.000 turistas procedentes de todos los rincones del mundo y en forma preponderante de los Estados Unidos, que dejan aquí unos 500 millones de dólares. Es que aparte de las riquezas de tipo antropológico e histórico de que el turista dispone, el clima es en general templado. Las casas carecen prácticamente de calefacción y de aire acondicionado. A menos de 4 horas de avión de Chicago e igual tiempo de Nueva York, el norteamericano puede escapar del más crudo invierno y de las nevadas, para "tostarse" bajo el sol radiante de México. Año tras año cruzan la frontera miles de "trailers" trayendo turistas que han resuelto hacer el viaje por tierra y que ya sea costeando el Pacífico visitan Mazatlán y Puerto Vallarta o adentrándose en el país recorren Guadalajara, siguen por México a Acapulco o pasan por Veracruz rumbo a la península de Yucatán.

EL CENTRO: RIVERA, SIQUEIROS

El centro de la ciudad de México alberga lo que podría denominarse la parte histórica y artística de la metrópolis. El Zócalo, con el Palacio Nacional (1692) y sus murales pintados por Diego Rivera, que atraen a centenares de miles de turistas, la Catedral (empezada en 1573 y terminada en 1810) y los edificios gubernamentales que bordean la plaza, son iluminados mediante reflectores hasta las diez de la noche. A unas pocas cuadras, sobre la Avenida Juárez, se levanta el monumental edificio del Palacio de las Bellas Artes. Lugar de cita de los más famosos conjuntos orquestales y de baile del mundo, es escenario permanente del Ballet Folklórico de México. Contiene asimismo una exhibición permanente de arte antiguo, colonial y moderno y murales de Diego Rivera y de Siqueiros.

La Alameda, parque próximo que fue en la antigüedad el sitio de un mercado azteca y posteriormente de las cortes de la Inquisición, es escenario los domingos de espectáculos artísticos de tipo popular. Los vendedores de globos le imparten una fisonomía multicolor y de feria.

A pocos metros la Torre Latinoamericana, edificio de 43 pisos que posee un reloj con horario sincronizado vía satélite, recibe la visita de miles de personas que admiran desde su mirador las montañas que circundan el valle de México y durante la noche el trazado luminoso de las avenidas de la ciudad, permanentemente llenas de automóviles, se destacan entre ellas el Paseo de la Reforma y la Avenida Insurgentes, que cruza la ciudad de Norte a Sur.

Siguiendo por la Avenida Juárez hacia el Paseo de la Reforma, el Hotel del Prado exhibe un mural de Diego Rivera: *Sueño de una Tarde de Domingo en la Alameda*. Mide 15 metros de largo por cuatro de altura y su valor actual es de aproximadamente un millón de dólares. Describe en forma pictórica la historia de México.

EL PASEO DE LA REFORMA

Construido en la época del Emperador Maximiliano (en 1865), tiene una longitud de cinco kilómetros y es considerado como la avenida principal de la ciudad de México. Hacia la mitad de su recorrido se levanta el Monumento del Angel de la Independencia, conocido por el nombre de "el ángel", frente al Hotel María Isabel Sheraton, con murales de Orozco y 600 habitaciones.

El Paseo de la Reforma tiene otros monumentos también. El de Cuauhtémoc, el de Diana y el de Cristóbal Colón, entre ellos. En su extremo Oeste, se encuentra el monumental Parque de Chapultepec, uno de los más grandes y hermosos del mundo. Para llegar al parque desde el centro de la ciudad, el turista lo hace mediante los automóviles llamados "peseros", taxis colectivos que llevan pasajeros a lo lar-

Detalle de uno de los murales originales de Diego Rivera en el Palacio Nacional de México, obras que



go del Paseo de la Reforma y que reciben ese nombre por cobrar un peso mexicano por el viaje. Sobre un costado del parque se yergue el llamado Castillo de Chapultepec, habitado durante la época de Maximiliano por éste y su esposa Carlota. Contiene un museo y desde allí, por estar ubicado en una colina, puede verse gran parte de la ciudad de México.

MUSEO DE ANTROPOLOGIA Y OTROS

También en el Parque de Chapultepec está el Museo Nacional de Antropología, construido en 1964. En él se exhiben piezas arqueológicas que datan de tiempos prehistóricos y las descubiertas durante la construcción de la villa olímpica y más recientemente debido a las excavaciones para los túneles del "metro". El museo muestra al visitante las etapas de las distintas civilizaciones hasta la llegada de los españoles y la influencia que el maíz tuvo en la vida histórica de México. El calendario azteca, la pieza posiblemente más valiosa de la época, se exhibe también en el museo. Pesa más de 20 toneladas y tiene tres metros y medio de diámetro. Fue descubierto en 1790 y representa no solamente las épocas del año sino también los mitos cosmogónicos de los aztecas.

El Museo de Arte Moderno, exhibiendo obras de Rivera, de su esposa Frida Kahlo, de O'Gorman, de Siqueiros, Covarrubias, Tamayo, Orozco Romero y muchos otros pintores, es visitado diariamente por miles de personas. Junto con el de Historia Natural y el de Antropología está situado en el Parque de Chapultepec.

UNA TARDE EN LOS TOROS

La mayor plaza de toros de la capital es la llamada Plaza de México. Tiene capacidad para 50.000 personas. Otra es la llamada El Toreo. Trátese de las novilladas, reservadas a los principiantes o de las seis intervenciones de toreros avezados, tanto mexicanos como españoles o centroamericanos que forman una corrida, el espectáculo es uno de los preferidos por los turistas y los lugareños.

EL LENGUAJE DE LOS MEXICANOS

Para un porteño o un español, resultará raro el hablar de los mexicanos. Usan palabras que para nosotros o no tienen sentido o significan algo distinto a lo que pensamos. Si usted le pide algo al mozo y lo quiere enseguida, debe decirle que se lo traiga "luego, luego". El asentirá y si no hay mucho apuro le contestará que "orita" (ahorita). Un "tostón" es una moneda de cincuenta centavos (unos veinte pesos argentinos de los viejos). Un "choclo" es un zapato bajo y un "elote" es un choclo argentino. Un "ejote" es una chaucha y "frijoles" son los porotos. Un "camión" es un ómnibus y un "camión materialista" es un camión de carga que transporta materiales para la construcción. Un café con "tantita" leche es un café con un poco de leche.

Un "jitomate" es un tomate, una "torta" es un sandwich y un "pastel" es una torta. Una "chamarra" es una campaera, una "gabardina" es un piloto y un "guayín" es una camioneta. Una chica bonita es "chula" pero *no* un churro. Esta última palabra significa en México precisamente lo opuesto.

No obstante que, a lo mejor, puede existir un pequeñísimo problema de comunicación, se lo puede pasar muy bien en México. La proverbial gentileza de "sus gentes" fue el índice predominante de las Olimpíadas de 1968 y del reciente Mundial de fútbol. México, con toda razón, dijo haber perdido muchas competencias deportivas pero haberse ganado la amistad de cuantos llegaron a su suelo.

Finalmente, si durante su estadía en México no puede acostumbrarse a las tortillas, a los tacos y a las quesadillas, hay allí centenares de restaurantes internacionales, entre ellos varios argentinos, tal como el Rincón Gaucho, donde se comen "churrascos" tan sabrosos como en los "carritos" de Buenos Aires. ♠

ras que atraen a miles de turistas.



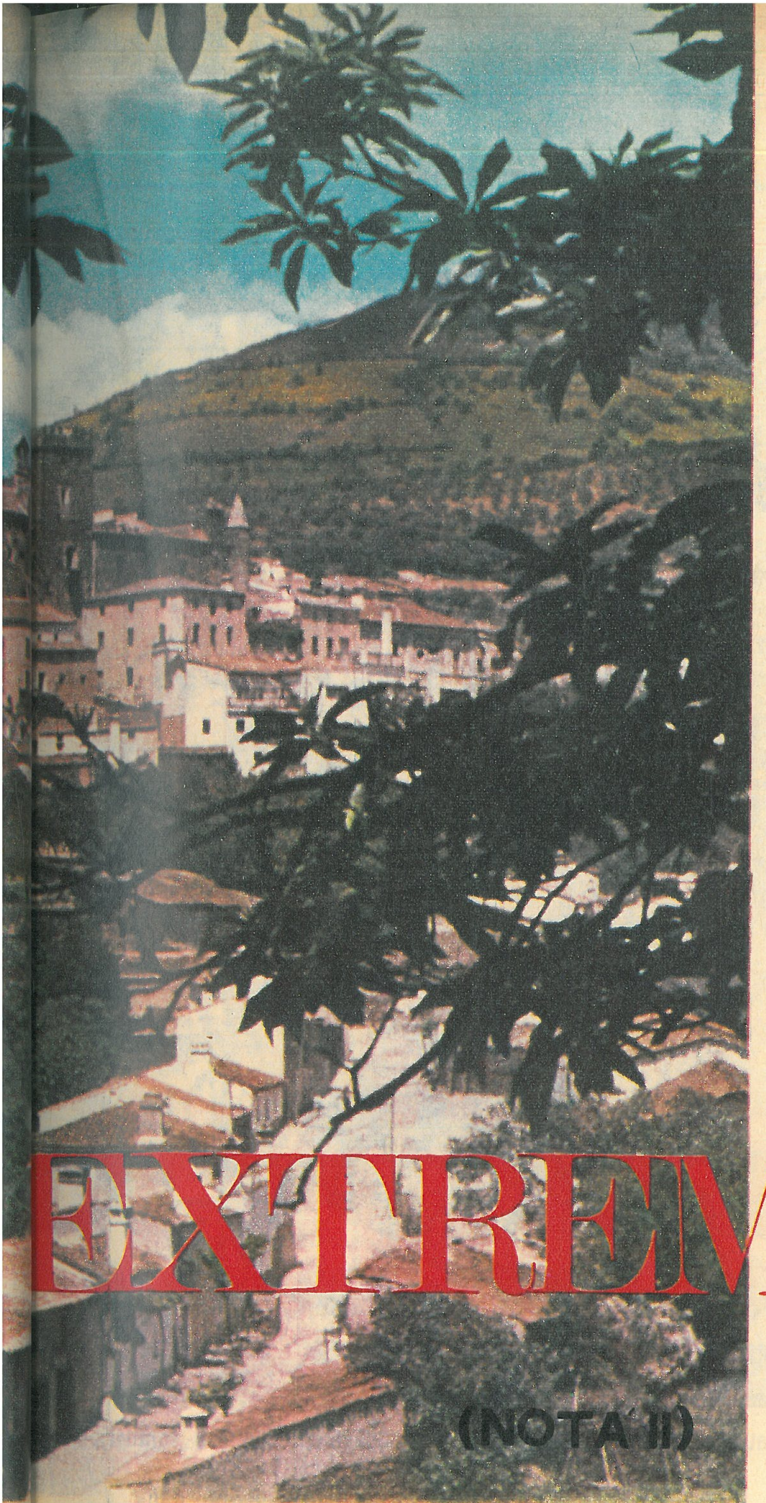
Conjunto de mariachis que actúa en el conocido Bazar de los Sábados, en la Ciudad de México.

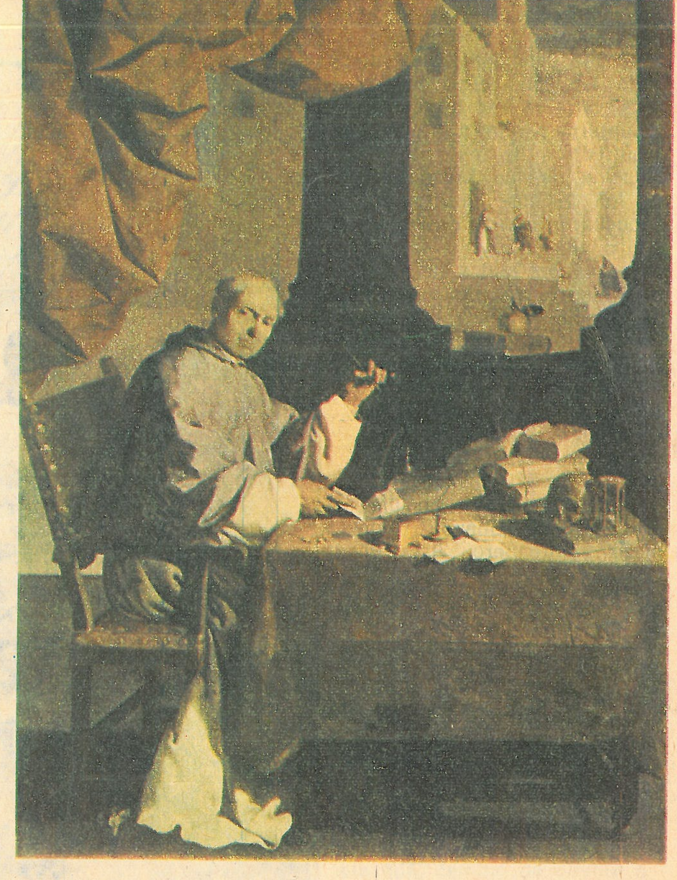


Caminando por la tierra parda de la seria Extremadura, me hallé un día en el sur de la provincia de Cáceres. Trazando un arco cuyos puntos más importantes fueron Montánchez, Miajadas y Zorita, entré en Trujillo un mediodía lluvioso. Un dicho popular observa que quien llega a Trujillo, por donde quiera que camine encontrará una legua de rocalla. Las casas, en efecto, se confunden con el granito, y la cortina de agua que envolvía la plaza Mayor, al velar las aristas de los edificios, tornaba más seguro el efecto. Mientras saboreaba una taza de café (según la usanza española era aún demasiado temprano para almorzar) miraba, a través de los soportales, cómo jugaban las gotas de lluvia sobre las losetas de la plaza, cómo se deslizaban por el brazo armado de Pizarro y resbalando por su espada caían a los pies de su caballo. La estatua, obra del escultor norteamericano Carlos Rumsey —y concluida por su mujer María Harriman—, se levanta a un costado de esta plaza señorial que ostenta por doquier blasones y portadas, escudos y torres, balcones de labradas rejas y restos de murallas. Las casas parecen surgir de la piedra misma y es también en piedra que está tallado el carácter de los trujillanos. Los palacios esparcidos por toda la villa guardan aún el eco de aquellos aguerridos varones que se lanzaron a la conquista de América desde este extremo de España.

LA PLAZA MAYOR: UNA MUESTRA DE NOBLE SEÑORIO

La enorme mole de un castillo del tiempo de los árabes y la torre mudéjar del Alfiler señorean sobre el abigarrado conjunto de nobles viviendas que rodea la plaza Mayor. Las amplias escalinatas, que parecen nacer a los pies mismos de la estatua de Pizarro, me conducen a la iglesia de San Martín, obra del siglo XVI como todas las casas señoriales de Trujillo: el vecino palacio de San Carlos de un plateresco casi barroco, y el palacio del Marqués de la Conquista, casa solariega que fue de Pizarro, de estilo seudo plateresco; la fachada cierra sus ventanas con artísticas rejas y se remata con un balcón esquinado de rica ornamentación, cuyas columnas parecen trepar hasta el monu-





Izquierda: Vista general del pueblo de Guadalupe y su monasterio de la hispanidad en Extremadura. Arriba: Cuadro del padre Illescas del pintor Francisco de Zurbarán. Varios lienzos del famoso artista figuran en la colección del monasterio.

EXTREMADURA:

(NOTA II)

TIERRA DE PIEDRA Y CANTO

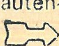
Evocación de Trujillo y de los viejos pueblos de la sierra de Guadalupe

por HEBE NOEMI CAMPANELLA
PARA AUTOCLUB

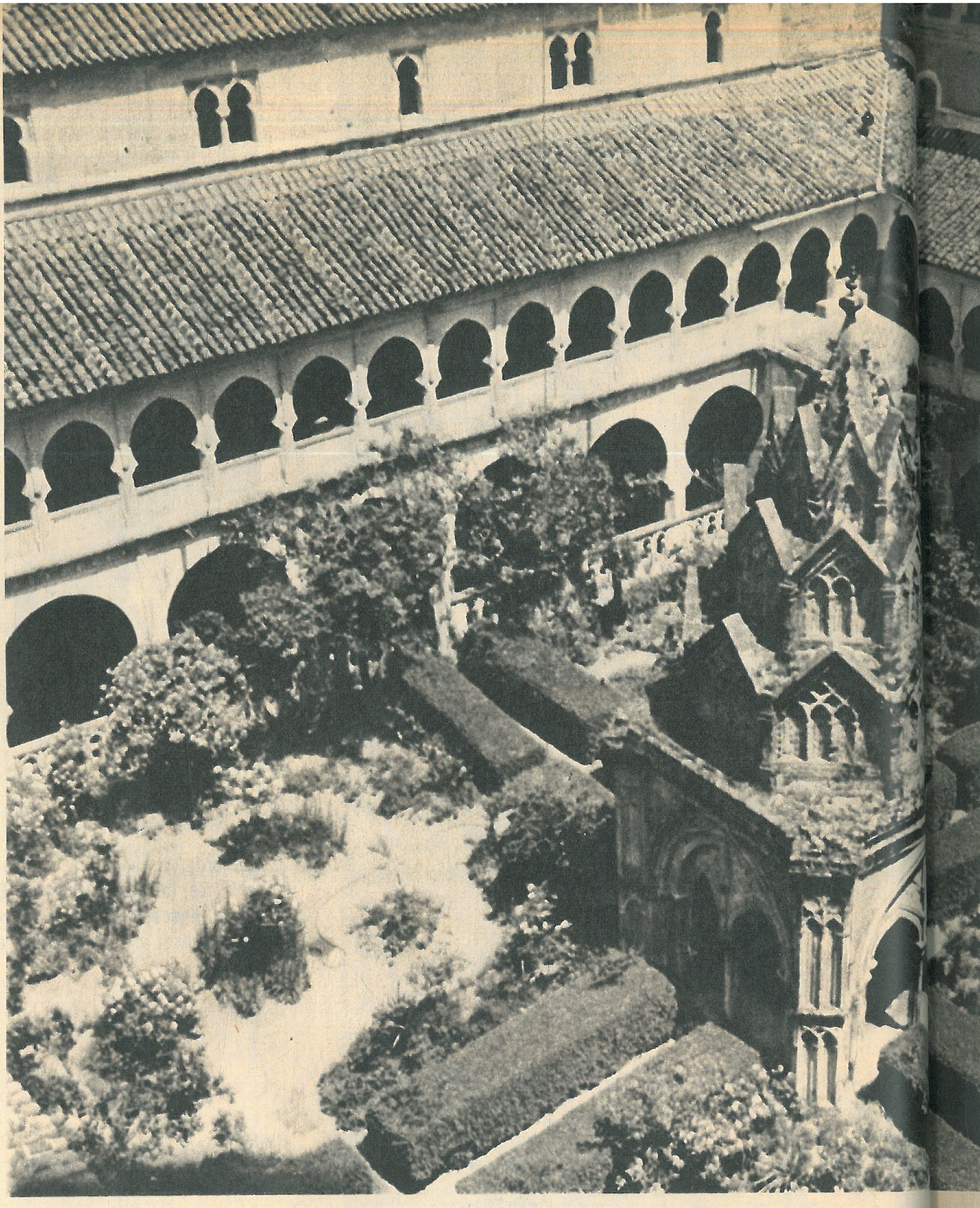
mental escudo que Carlos I concedió al Conquistador. Desde los intercolumnios me miran las pétreas cabezas del héroe, de la princesa incaica doña Inés Yupanqui, de la hija de ambos, doña Francisca Pizarro Yupanqui y de su marido y tío, Hernando Pizarro.

EL AUTENTICO CORAZON DEL SOLAR TRUJILLANO

Trujillo es un dédalo de calles empinadas por las que trepo bajo una fría llovizna que todavía esfuma los colores. Ya en la iglesia de Santa María, que sobre el románico del XIII nos ofrece el gótico del XV, me acerco a la puerta del sud, a cuyo lado se levanta la tumba del noble caballero que fue don Diego García de Paredes. Bajo las bóvedas de crucería se eterniza la pila bautismal de Pizarro. Pero Trujillo me iba a deparar todavía una emoción mayor: la plaza donde Pizarro se reunió con los suyos antes de salir para Mérida y Sevilla, después de haber escuchado misa en Santa María. A ella desciendo por calles estrechas y tortuosas, guiada por quien conoce piedra a piedra la ciudad. "Aquí está el autén-



tico corazón de este solar de hércules y conquistadores", me dice don Lucas, un viejo trujillano cuyo bastón le sirve a la vez de báculo y puntero; y junto a la blanca arquitectura de los antiguos palacios de los Mendoza y de los Escobar, me parece escuchar la arenga de Pizarro que dibuja un camino de esperanzas por entre la almenada puerta de San Andrés, de anchas y cortas dovelas. Un débil rayo de sol se posa tímidamente sobre la cabeza de mi ilustrado guía a cuya sabia enumeración parece responder el eco de unos pasos marciales: los hermanos de Pizarro, Francisco de Carvajal, Diego de Trujillo, Francisco de Cháves y un mozo veinteañero, Juan Pizarro de Orellana, siguen al paladín hacia la mansión donde estamparán su firma en la lista de embarque. Aquel domingo de mediados de agosto de 1529 marchaban hacia la gloria... La lluvia vuelve a arreciar y no sin cierta tristeza me despido de don Lucas, mi amable guía, porque son las tres de la tarde y ahora sí ha llegado el momento de almorzar.



El magnífico claustro mudéjar del monasterio de Guadalupe. En ese santuario fu[e]madas

LA PUEBLA DE GUADALUPE

Mi vagabundeo extremeño entraba ya en su última etapa: las sierras de Guadalupe en cuyas vertientes se duermen viejos pueblos entre viejas ruinas prerromanas. A 520 metros de altura me encontré una tarde en Guadalupe, aldea callada, recoleta, por cuyas calles de piedra casi no se ven hombres (la emigración a Alemania, Suiza y Francia, es constante en estas villas de Extremadura, y su población llega escasamente a las 4.000 almas, en su casi totalidad mujeres, niños y ancianos.) Las casas, ocres o enjabelgadas a la manera andaluza, descansan a los pies del monasterio y sus techos de tejas, parduscamente verdes de musgo apenas se destacan de las colinas que las ciñen, verdes de oliva. No es fácil caminar por las calles desparejas en las que el único signo de vida son las gallinas, que se entretienen ufanas en picotear la gramilla, tímidamente asomada entre los resquicios de las piedras. Una cruz negra sobre la blancura del muro abovedado (no es difícil encontrar a Cristo en los pueblos españoles), me trae el soplo sobrecogedor de la España cristiana del XIV y de sus danzas de la muerte, el eco sombrío de las coplas de Manrique:

"Recuerde el alma dormida,
avive el seso y despierte
contemplando
cómo se pasa la vida,
cómo se viene la muerte
tan callando
......................."

Aquí ha pasado la vida y hoy parece que se viene la muerte. La fuentecita de la plazoleta que se abre frente al monasterio deshila, sin embargo, su agua cantarina, y como en ella juega fugitivo un rayo de sol, olvido las coplas, olvido las danzas medievales y me dispongo a gozar del tibio ambiente de la hospedería contigua al monasterio.

MILAGRO E HISTORIA: EL MONASTERIO DE LA HISPANIDAD

El comedor luce manteles coloridos y las paredes se cubren de piezas de cobre o de cerámica bellamente decorada. Todo aquí es pulcro, grato, acogedor. Sólo estoy a unos metros del monasterio, cuya erección se atribuye a una aparición milagrosa de la Virgen, hacia el 1200; pero a Guadalupe se lo menciona ya en los libros de caza, pues era paraje visitado por los reyes castellanos cuando salían de cacería. Bella y poética es la leyenda en torno de esta Virgen morena, pero quizá demasiado conocida para cansar al lector con su relato. Limitémonos, pues, a la historia: Guadalupe era el nombre del río que presenció el hallazgo de la imagen, según algunos, labrada por el mismo San Lucas, el Evangelista, y así se llamó a la Virgen. Este nombre también lo recibió después la Puebla que, paulatinamente, se formó en torno. La humilde ermita que levantaron el venturoso pastor Gil Cordero, autor del hallazgo, y los clérigos de Cáceres' se transformó con el tiempo y en virtud de las limosnas de los



fue madas las reales órdenes para los viajes que llevarían al descubrimiento de América.

peregrinos y sobre todo del botín que a los pies de la Virgen depositó Alfonso XI después de su triunfo contra los moros, en un hermoso templo gótico que los Jerónimos hicieron célebre, hasta el punto de contarse por varios siglos como el más importante entre los 69 monasterios levantados en España y Portugal. El descubrimiento de América hizo de Guadalupe el santuario marial por excelencia de la Hispanidad; aquí fueron firmadas las reales órdenes para los viajes que llevarían al descubrimiento de América: aquí fueron bautizados los primeros indios.

LA RIQUEZA ARTISTICA DEL SANTUARIO

Mientras recorro la iglesia gótica de Alfonso XI y la igualmente gótica capilla de Santa Ana del siglo decimoquinto; el magnífico claustro mudéjar y la escalera plateresca, de arcos gemelos, que me conduce al coro, varios siglos van pasando ante mis ojos; finalmente, el Renacimiento irrumpe en la capilla del Relicario, en las tumbas reales entre las cuales se encuentran las de doña María de Aragón (primera esposa de Juan II de Castilla) y la de su hijo Enrique IV, y las del Príncipe Dionís de Portugal y su esposa, labradas probablemente por Pompeyo Leoni. En fin, mucha historia cobijan estos muros, pero también, y no es tesoro menor, una gran riqueza artística: 86 libros corales reunidos en cubiertas de cuero y cobre, con viñetas miniadas que ilustran toda la historia del arte de los iluminadores, y una colección de casullas y frontales bordados en oro y piedras preciosas, de la cual dos mantos quedan celosamente guardados en un armario que huele a sándalo, bajo gruesas llaves que un rubicundo franciscano hace tintinear con goloso entusiasmo entre sus manos rollizas, antes de desplegar orgulloso, ante mis ojos deslumbrados, las dos prendas primorosamente bordadas en el mismo taller del monasterio. Pero Guadalupe me depararía todavía una emoción que quizá inconscientemente venía yo demorando desde el comienzo del recorrido, para que el regusto fuera después mayor; y a ello contribuiría, sin duda, el hermano franciscano que se guardaba para el final, con sagacidad de experto sicólogo la joya artística del monasterio: los lienzos de Zurbarán.

JOYA DEL MONASTERIO: EL PADRE ILLESCAS, DE ZURBARAN

Importante debió ser el estado económico de este santuario de la España de los Trastamara y de los Reyes Católicos, y grande la influencia que todavía ejercía en la dinastía de los Austria, para que hubiera podido contratar a quien era ya el artista de monasterios opulentos y afamados. ¿Estuvo Zurbarán, el pintor español de su época, en Guadalupe? Es probable que, camino de Sevilla a Llerena o a Madrid, se haya acercado al santuario como un romero más; lo que sabemos con certeza es que no pintó allí sus famosos lienzos que, sin embargo, se acomodan perfectamente al sitio en que están ubicados. ¿Son los ocho lienzos de la Sacristía, del artista de Fuente de Cantos? Dejemos que los investigadores rastreen en las facturas pagadas por esos años y que los críticos descubran si el trazo es o no zurbaranezco, y nosotros gocémonos en la contemplación de lo que es quizá el mejor cuadro de Zurbarán: el Padre Illescas. Allí se dan las condiciones esenciales de su pintura: dominio de lo táctil; rotundidad en el dibujo; dureza en los perfiles, contraste de luz y sombra, tonos severos y densos en los que busca aprisionar el carácter de la figura. Mientras la mirada se va deteniendo en los otros cuadros Padre Yáñez, Padre Cabañuelas, Salmerón, Vizcaíno, Carrión..., pienso que en ellos ha quedado aprisionada, eternizada, la tierra de Extremadura, tierra de piedra y canto, tierra seca y densa, tierra de ocres y pardos como las tintas de su pintor, Francisco de Zurbarán, nacido en la seria Extremadura, "seria, soledosa, lejana y entrañable Extremadura". ♠



ITINERARIO FUEGUINO

Un aspecto de Ushuaia y su muelle, sobre el canal de Beagle. Tierra del Fuego cuenta con una cadena de hoteles y hoste dis

NUEVOS HOTELES Y CAMINOS FACILITARON EL TURISMO A LA ATRAYENTE REGION

por ALEJANDRO MAVEROFF
PARA AUTOCLUB

Para llegar por carretera a la Tierra del Fuego, es necesario tener en cuenta que la costa de la parte argentina de la Isla Grande, como también es llamada esa parte de nuestro país, no se enfrenta con suelo continental de la República en lugar alguno: ambas márgenes del Estrecho de Magallanes, que establece la separación, pertenecen a la nación vecina, por lo que, cumplidas las formalidades del caso y hecha la travesía, hemos de llegar por tierra chilena a San Sebastián, el primer destacamento fronterizo argentino que hallamos a nuestro paso, ubicado en el fondo de la bahía del mismo nombre y que es a la vez el único acceso terrestre abierto en la isla al tránsito internacional de vehículos.

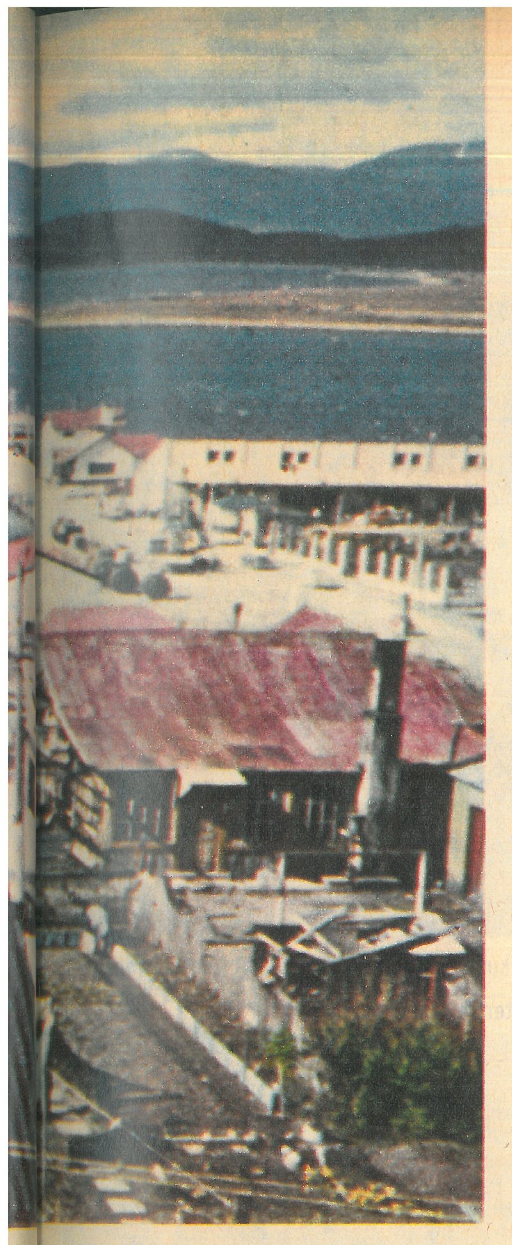
El tramo del camino allí iniciado termina en la ciudad de Río Grande, después de recorrer 80 kilómetros, que ofrecen de una manera general un paisaje un tanto similar al de la Patagonia. Dicha ciudad, que tiene unos 5.000 habitantes y que posee un moderno puerto de mar, lamentablemente embancado hoy día, se levanta en la margen izquierda del río homónimo, en su desembocadura en el Océano Atlántico.

IMPORTANCIA DE RIO GRANDE

Río Grande es centro de una vasta zona ganadera y algo industrial, pues aparte de las ovejas, su riqueza permanente, la explotación de la madera es muy intensa y la extracción de petróleo de la parte norte de la isla tiene allí las oficinas administrativas y sus talleres. Su cuadrícula ha sido trazada en una vasta extensión de tierra bastante llana, con suave pendiente hacia el mar y el río. Sus calles son extraordinariamente anchas y muchas de ellas pavimentadas. Es muy azotada por los vientos, lo que da a su vegetación un sello particular. En efecto, las plantas señalan el rumbo hacia donde sopla el viento cuando no se encuentran protegidas por pantallas hechas con tablillas de madera en forma de enrejados, pues es tan constante que las deforma.

El hotel Yaganes, donde nos detenemos, es el más importante de la ciudad. Es de construcción moderna realizada en dos plantas. Una simpática enseña de hierro forjado anuncia su nombre, acompañándolo con la silueta de un bote primitivo. Junto a dicha enseña, se halla colocado el ya clásico escudo del Automóvil Club Argentino.

La construcción de una cadena de hoteles y hosterías distribuidos en lugares clave de la isla, brindan comodidad al viajero que llega a tan alejadas regiones atraído por la fama de la belleza agreste de su paisaje, del tamaño y la cantidad de los salmóni-



oste distribuidos en lugares claves de la isla.

dos de sus ríos y la abundancia de la caza de distintos ejemplares de su fauna. Nuevos caminos y picadas, puertos y pistas, permitieron casi simultáneamente el recorrido de la isla con facilidad y cruzarla de un extremo a otro, penetrar en sus bosques y descubrir escondidos rincones de gran interés; en esta forma sus glaciares, ríos y lagos quedaron al alcance de todos.

FUNCION DEL A.C.A.

El otro factor coadyuvante de tal tarea, ha sido casi desde el principio el Automóvil Club Argentino, institución que mediante un convenio firmado en 1966, habilitó las instalaciones hoteleras a medida que se iban terminando, volcando sus esfuerzos, sin ánimo de lucro, al logro de objetivos de tan alto interés nacional. Su presencia en el país entero posibilitó a la vez la difusión necesaria para permitir el encauzamiento en forma orgánica del turismo nacional hacia la Tierra del Fuego. Partiendo de la ciudad de Río Grande, se pueden realizar visitas a las estancias próximas, donde siempre hallamos acogedora simpatía y eventual hospitalidad. Podemos programar también excursiones hasta el Cabo San Pablo u otros puntos de la costa atlántica o a lugares tan escondidos como el lago Yehuin, al pie de la montaña. Así pasan los días rápidamente hasta que por último partimos hacia Ushuaia, la capital del territorio y que es en realidad nuestra meta.

Sinceramente nos apabulla un poco, a nosotros, habitantes de las llanuras del Litoral, tener que cruzar para ello, la "cordillera" como la llaman en Río Grande, que nos separa del Canal de Beagle, hasta cuyas orillas debemos llegar. Pero, después de un viaje tan largo, ¿cómo retroceder, a escasos 200 kilómetros del final proyectado? El nuevo trazado de la carretera nos obliga a tomar un pequeño desvío de pronunciada pendiente, para llegar a la hostería Kaikén, nombre este último que se da en la región a una especie de avutarda que abunda allí y en general en toda la isla, principalmente en su parte septentrional. Esta hostería se halla construida sobre el borde mismo de un alto acantilado sobre el lago Fagnano, a unos 100 kilómetros de Río Grande.

Seguimos nuestra marcha y después de pasar junto a

un aserradero cuya casa principal, ubicada al extremo de una improvisada pista de aviación que corre paralela al camino, luce en verano toda clase de flores, nos acercamos al lago Escondido, probablemente uno de los lugares más hermosos de la isla. A una vuelta del camino, se nos presenta bruscamente un pequeño conjunto de construcciones modernas, entre las que se destaca la hostería Petrel. Un puente rústico sobre un chorrillo (arroyo o torrente) que lleva sus aguas límpidas y heladas al vecino lago, permite llegar al acceso principal del edificio en cuya puerta volvemos a encontrar el escudo del Automóvil Club Argentino, que lo administra desde la terminación de la obra en 1968.

A partir del Paso Garibaldi, nos encontramos en plena montaña, en plena "cordillera", marchando a lo largo del valle del río que luego cruzaremos al llegar a Rancho Hambre, donde dicho curso echa sus aguas en el río Tierramayor. Desde aquí, nuestro camino remonta el valle de este último río, en tanto que sus aguas se precipitan violentamente hacia el sud en demanda del mar, al que llegan cerca de Puerto Harberton desembocando en el canal de Beagle casi frente a puerto Williams, la capital de la isla chilena de Navarino. Sea dicho de paso, a lo largo de este último tramo del río Tierramayor se ha abierto una picada de difícil recorrido, conocida como la ruta Cero, siguiendo la vieja nomenclatura local. Esta picada, una vez sistematizada, será probablemente uno de los caminos más interesantes de la región.

EL MONTE OLIVIA

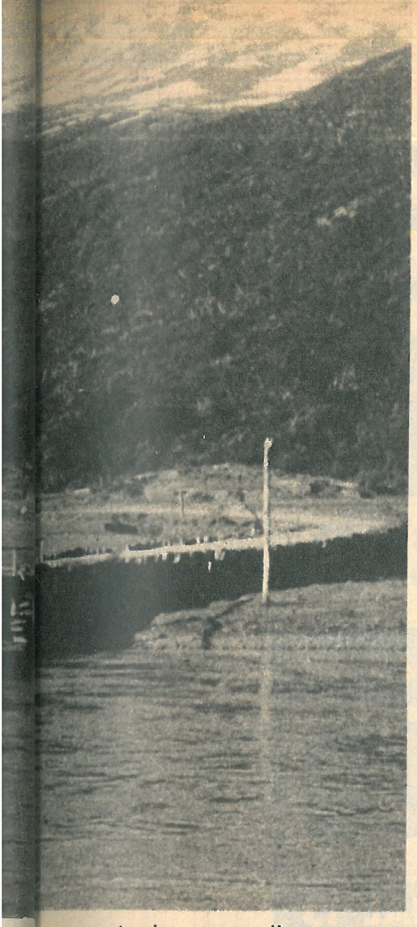
Nos quedan aún 45 kilómetros por la ruta 3 para llegar a nuestra meta, los que recorremos en su parte final siguiendo al río Olivia, que abordamos tras cruzar el puente sobre el río de Tierramayor. Es así como marchamos un buen tiempo al pie mismo del monte Olivia, el pico más característico del panorama de Ushuaia y cuya silueta aquí se recorta en la claridad del cielo en forma bien distinta a su perfil angular conocido en las fotografías de aquella ciudad.

El puente sobre el río Olivia, tendido en un estrangulamiento de su curso, nos permite cruzarlo dejando



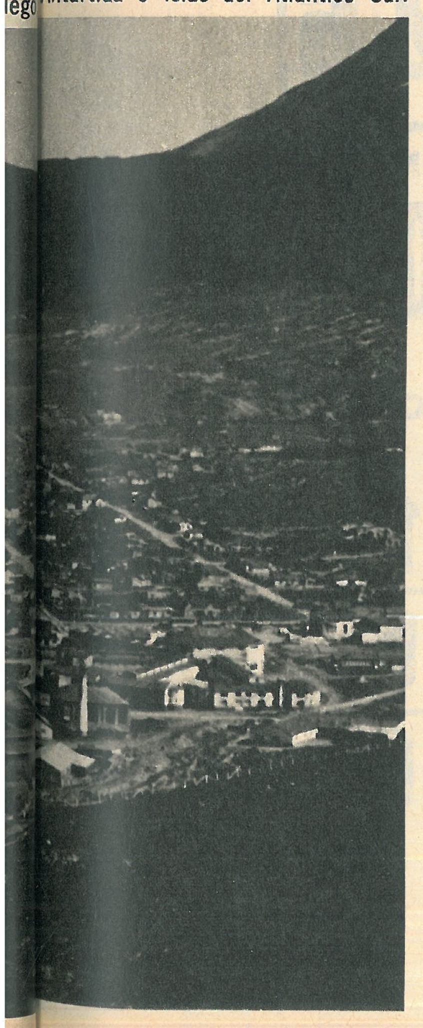
Extenso puente sobre el río Lapataia. Al fondo la hostería Alakush, del Automóvil Club Argentino, desde la

Vista panorámica de Ushuaia, la pintoresca capital del territorio nacional de la Tierra del Fuego



le la que se domina un amplio panorama.

iego Antártida e Islas del Atlántico Sur.



atrás la parte del mismo en que por su marcha lenta forma amplios meandros. En cambio, a partir de dicho puente el Olivia se precipita violentamente hacia el mar, que bien pronto alcanzamos a divisar al frente y a cuyas orillas llegamos después de bordear a cierta altura un pequeño embalse, ejecutado para lograr el aprovechamiento hidroeléctrico de aquellas aguas. La débil curva dada al trazado de esta parte final del camino, unida a su suave pendiente hacia el mar, nos permite ir abarcando poco a poco con la mirada una amplia bahía limitada por altas montañas, a un lado de la cual puede apreciarse un caserío, que junto a un muelle alcanza mayor densidad, extendiéndose desde las orillas del mar hasta buena altura de la montaña misma. Estamos ante la bahía de Ushuaia. Las casas pertenecen a la ciudad homónima, capital del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

A partir de ese momento, el camino sigue la orilla del mar y las primeras casas que encontramos, levantadas en las proximidades de la desembocadura del Arroyo Grande que pronto cruzamos, pertenecen al barrio de los Mataderos. Junto a los edificios de la industria que le dio su nombre, se han levantado otros no sólo para vivienda sino también para la fabricación con cemento y arena de variados elementos de construcción y para la preparación y envasado de las riquísimas cholgas y centollas fueguinas.

Al fin, tomamos el pavimento de la Avenida Maipú, prolongación natural de la ruta en la ciudad y que ha recibido un agradable tratamiento de paseo costanero, que nos lleva hasta el Hotel Albatros, pocas cuadras más adelante. Situado frente a la vieja Casa de Gobierno, contrasta su arquitectura moderna con la antigua modalidad constructiva del lugar que caracteriza a este último edificio, próximo a ser reemplazado. El hotel obra del gobierno local fue habilitado en 1966 por el Automóvil Club Argentino de acuerdo con el convenio tantas veces citado, y desde entonces cumple algo más que sus funciones específicas, ya que sus salones son punto de reunión de la sociabilidad local, que hasta entonces se desenvolvía en forma muy precaria por falta de lugares adecuados al efecto.



Una de las riquezas potenciales de Tierra del Fuego: las ovejas.

ALREDEDORES DE USHUAIA

Mucho interés ofrece Ushuaia desde todo punto de vista. Describirlo nos llevaría una extensión mayor a la prevista para esta nota. Lo dejaremos para otra oportunidad. Sólo agregaremos que entre las excursiones que desde la ciudad pueden realizarse, está la visita al Parque Nacional de la Tierra del Fuego, situada a 20 kilómetros de distancia, junto al Lago Roca y la Bahía de Lapataia, ésta sobre el canal de Beagle. La belleza del lugar es extraordinaria, hallándose allí, además, salmónidos, especialmente en el río que une el lago con la bahía. Algunas instalaciones rústicas, como muelles y refugios, facilitan la pesca. Parques Nacionales brinda también botes con motores fuera de borda y construyó algunos fogones en el bosque junto al Roca, para comodidad del visitante, permitiendo el camping. Una hostería edificada, como las restantes, por el gobierno del Territorio hacia 1963 y que hoy es propiedad de Parques Nacionales, se halla en una pintoresca elevación del suelo, brindando las mismas comodidades que sus similares del Lago Fagnano y Lago Escondido, con las que forma la parte rural, si cabe la expresión, de la cadena hotelera de la isla. Desde 1968 es administrada también por el Automóvil Club Argentino, llevando el nombre de Alakush, con el que los indios designaban al pato "vapor", que abunda en el lago vecino. ♠

Lago Escondido y hostería Petrel del Automóvil Club Argentino.



A 656

LA ARGENTINA EN LAS NUEVAS HEBRIDAS

Alumnos isleños mostraron especial interés por nuestro bello país y como consecuencia de ello se realizó en una escuela mixta de Port Vila una extensa e interesante charla

por WALTER SIMON
PARA AUTOCLUB

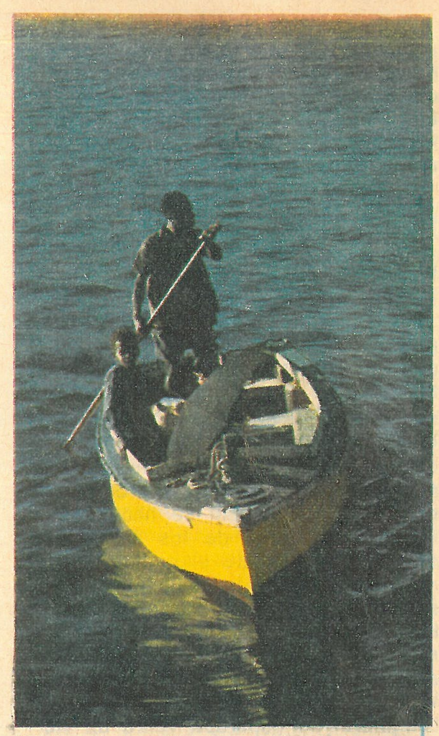
EL VUELO

Despegamos a las 7.30 de la mañana del aeródromo Tontouta en la Nueva Caledonia, en un avión relativamente pequeño. Cruzamos las montañas verdes de aquella isla y podíamos ver la ruta principal sinuosa entre el follaje oscuro de los árboles. Luego el azul del océano Pacífico, algunas nubes y unas islitas perdidas en el horizonte. A las dos horas de vuelo nos acercamos a las islas del grupo de las Nuevas Hébridas y aterrizamos en Santo. La jungla se encuentra al lado de la pista y hace calor. Pocos coches nos esperan; algunos pasajeros se despiden de nosotros. Luego levantamos vuelo de nuevo en dirección al Sud. De pronto se nos presenta un espectáculo increíble: la pequeña isla de Epi con su volcán en plena actividad. La lava caliente cae al mar y levanta grandes nubes de vapor de agua.

Una tras otra las islas aparecen y luego quedan atrás hasta que nuestro avión baja suavemente cerca de la costa y aterriza en la isla de Vate. Los trámites oficiales son muy sencillos y se nos atiende con mucha amabilidad. A los pocos minutos estamos en un coche, camino a la capital de las Nuevas Hébridas: Port Vila.

LA CHARLA

El camino nos lleva por plantaciones de cocoteros, luego llegamos a una bahía y aparecen las primeras casas de la pequeña ciudad. Hay dos hoteles, el moderno Hotel Vate, y el famoso Hotel de Don Napoleón Rossi. Desde el salón comedor del Hotel Rossi se goza de una excelente vista de la hermosa bahía de Port Vila. No es grande como la bahía de Acapulco, o la de Suva en Fiji, pero tiene un encanto especial. El día anterior ha llegado un barco de gran calado, de las Messagéries Maritimes, el Caledonien, en viaje a Australia. Pocos barcos tocan estas islas y cada llegada es un acontecimiento para la población local. Las aguas de la bahía tienen poca profundidad y por ello la nave fondea a alguna distancia de la costa. Una pequeña lancha a motor lleva los visitantes a bordo y los trae de vuelta. Un grupo de muchachos nativos, con ⊏>





En las fotografías de esta página: Dos aspectos de la Bahía de Port Vila, capital de las islas Nuevas Hébridas.

su indumentaria de boy scouts vuelve en estos momentos, contentos de lo que han visto, y empezamos a charlar en inglés. Quieren saber, de donde vengo. ¿La Argentina? ¿Qué país es ese? ¿Sudamérica?

—Hemos oído algo de Sudamérica en la clase de geografía.

—Bueno —les contesto—, puedo contarles algo más y mostrarles también diapositivas de la Argentina.

—¿Por qué no nos da una charla en nuestro colegio? —me dicen—, hable con el director; seguramente va a estar contento... —Y me indican el camino al colegio, que se ve a la distancia a través de la bahía.

A la mañana siguiente tomo ese camino; son unos tres o cuatro kilómetros y el sol tropical se hace sentir. Pero a la sombra de los árboles se camina bien. Donde el camino termina, está a ambos lados la jungla, con su multitud de plantas trepadoras que buscan la luz. Luego se abre el panorama y aparecen los edificios espaciados del Colegio Británico de Port Vila. El director de la escuela, Mr. Longmore, no esperaba ver a un visitante de la Argentina. Pero le gustó la idea de la charla y la aceptó en seguida. Con orgullo me mostró las instalaciones del Colegio, que se compone, en realidad, de dos instituciones, la escuela principal y un seminario para formar maestros nativos. Donde hace sólo cinco años estaba la selva, hay ahora espacios verdes, aulas bien ventiladas, patios con flores y un campo de deportes magnífico para jugar al fútbol.

Esa misma noche, el Director vino a buscarme para llevarme al colegio. Me vi frente a 50 muchachos y muchachas de color oscuro. Son de raza melanesa que tiene rasgos negroides (un enigma para los etnólogos, quienes aún no han encontrado una explicación satisfactoria para este hecho curioso). Son caras inteligentes, con ojos brillantes. Fijamos un mapa de nuestro país en la pared y comienzo a hablarles de nuestra riqueza, del ganado en la pampa, de los campos inmensos de trigo y maíz, del cultivo de la caña de azúcar (algo que les era familiar), de las plantaciones de té, yerba mate y soja en Misiones, del petróleo en el Norte, Oeste y Sud, del buen vino de Mendoza y San Juan. Proyectamos vistas de la ciudad de Buenos Aires y de sus grandes avenidas, y vistas de los lagos del Sud. Les cuento algo de nuestra historia y de la formación de la Argentina moderna, mezcla de los antiguos criollos y de los inmigrantes de todos los países de Europa, a lo cual debemos el carácter cosmopolita y tolerante, que tanto apreciamos. Finalmente les invito a formular preguntas. Arrancan con un poco de timidez —y luego no quieren parar—: ¿De qué extensión era nuestro país?, ¿cuál era nuestra religión?, ¿cuánto dinero tenía yo?, ¿las razones de mi estada en las Nuevas Hébridas?, ¡los nombres de mis hijos e hijas...!

PROBLEMA DE LA EDUCACION

—Ya tiene una pequeña noción —me dijo Mr. Longmore, mientras me llevaba de vuelta a la ciudad—, de lo que es nuestra juventud nativa. Es fascinante la tarea de educarlos, pero no es fácil. Vienen de las pequeñas aldeas de todas las islas, donde todavía la tribu vive como hace cien años. Tienen que aprender inglés y aquí se presenta la primera dificultad. En su idioma nativo —y hay muchas lenguas; aquí existe, por ejemplo, una sola palabra para pájaro; puede significar gallo, gallina, gorrión o ave de rapiña. En inglés tenemos una expresión para cada tipo de ave y debemos enseñarles a diferenciar. Aprenden a pensar de una nueva manera.

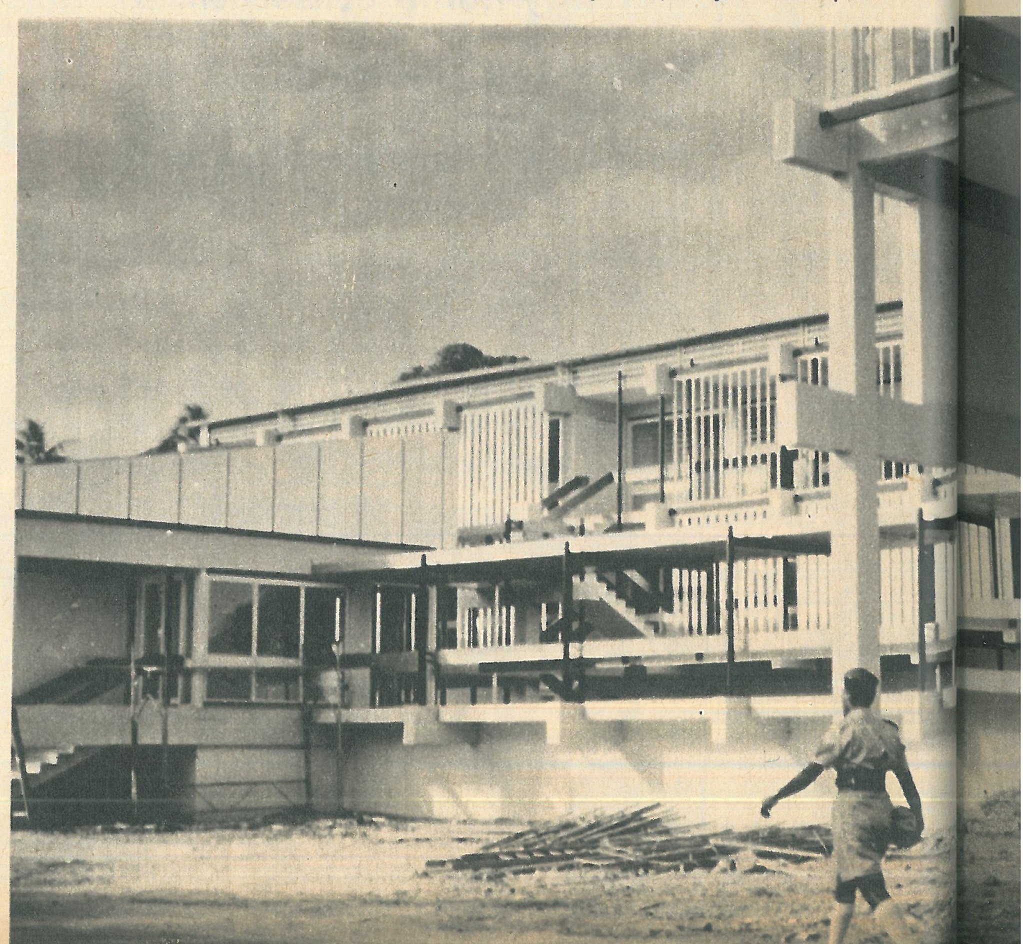
—El otro día llevé un muchacho en mi coche y miró todo el tiempo el velocímetro. Le expliqué cómo funcionaba y me costó hacérselo entender. Nunca había andado hasta ese día en un coche. Nunca ha visto un ferrocarril. Cuando enseñamos física y empleamos conceptos como velocidad, aceleración, fricción, debemos tener mucha paciencia, porque cada expresión es un milagro, algo nunca oído, que experimentan por primera vez cuando dejan su aldea y llegan a Port Vila. Pero aprenden finalmente y son ávidos de conocimientos...

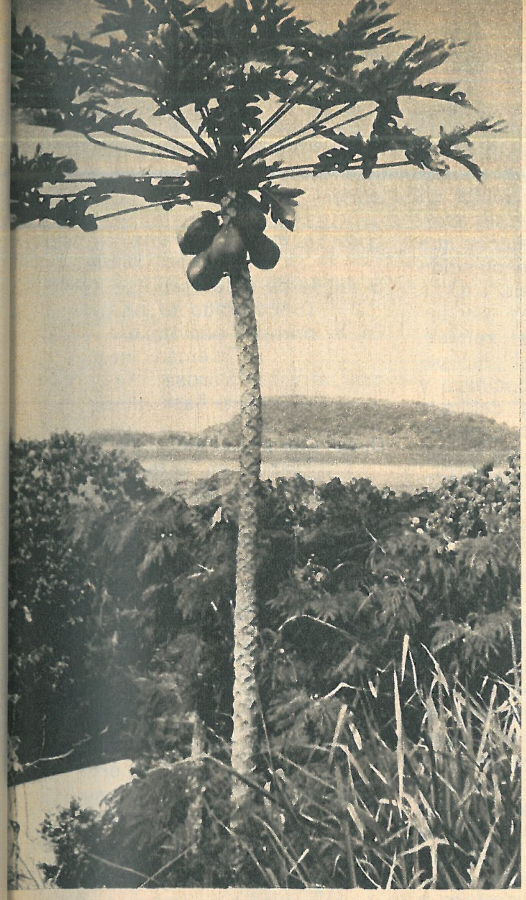
EL CONDOMINIO

Las Nuevas Hébridas se componen de unas ochenta islas, en las cuales viven aproximadamente 70.000 nativos y unos 3.000 blancos. El territorio se distingue por su organización política que es única en el mundo: los ingleses y los franceses gobiernan conjuntamente esta zona. Hay dos gobernadores: el gobernador francés reside en una mansión a pocas cuadras de los dos hoteles y de la calle principal, desde la cual se tiene una hermosa vista sobre la bahía, y su colega británico vive en una península enfrente, rodeado de hermosos jardines. Hay una tropa francesa y policías ingleses, escuelas francesas y colegios ingleses. Hay monedas de ambas naciones y estampillas postales de dos tipos. La primera pregunta en un negocio o en la calle: —Do you speak English?— o —¿Parlez-vous français?— Así, en el hotel nos comunicamos en francés y la cocina, gracias a Dios, hace honor a esa gran nación. En ningún lugar del Pacífico se come mejor a menos precio, que en la mesa de monsieur Rossi, a pocos metros de la selva. Y la gente del lugar parece reconocerlo, porque de noche el salón comedor está completo con familias de la zona. Pocos turistas llegan a estas encantadas islas.

Mrs. Tessa Fowler, de la Oficina de Información, habla inglés; el farmacéutico y su esposa son franceses. Un sistema algo complicado pero con algunas ventajas para la gente del lugar. Si las atuoridades francesas toman una determinada medida, corre el afectado a los ingleses y se queja. Estos, para quedar bien, tratan de buscar una solución más aceptable para el interesado. Y la próxima vez se

La vida en las Nuevas Hébridas es muy tranquila y llena de promesas.





Típica vegetación del archipiélago entre la que sobresalen los cocoteros.

hace el juego al revés.

El condominio surgió a fines del siglo pasado cuando los alemanes crearon su imperio colonial en Nueva Guinea, en las islas de Samoa y el Archipiélago de Micronesia. Frente a ello, decidieron los ingleses y franceses llegar a un entendimiento en cuestiones coloniales, y como ninguna de estas dos naciones estaba dispuesta a ceder las Nuevas Hébridas a la otra, encontraron la solución del condominio o gobierno conjunto, que continúa hasta el presente.

Se construyen modernos edificios.



EL HOMBRE BLANCO EN LAS NUEVAS HEBRIDAS

En la actualidad, la vida en estas islas, de una belleza extraordinaria, es muy tranquila y llena de promesa para el futuro. El hombre blanco se ocupa del nativo y le ayuda. No siempre fue así. Hace más de cien años, había más de un millón de nativos en esta zona. Los blancos llevaron muchos a las plantaciones de azúcar en Queensland (Australia), otros murieron víctimas de las enfermedades contagiosas traídas por los invasores. En las Nuevas Hébridas crecía un árbol cuya madera era muy codiciada por los blancos: el sándalo. Los blancos ocuparon islas enteras, ahuyentaron o mataron a la gente del lugar y cortaron los bosques para explotar la valiosa madera.

Un impacto inmenso fue la guerra del Pacífico. Los japoneses habían llegado a las islas Salomón, algo más al norte, y el grupo de las Nuevas Hébridas se encontraba en la primera línea de combate. Los norteamericanos establecieron una de sus bases principales en la isla de Santo (Santo Espíritu) y durante algunos años hubo miles de soldados en la zona, con todo su equipo militar, aviones, barcos, jeeps y material de guerra. James Michener describe en un libro excelente, *Return to Paradise*, cómo todo este material se hundió en las profundas aguas al terminar la guerra. La gente del lugar vio los grandes aviones, que venían del cielo cargados con muchas cosas buenas: heladeras, bebidas, víveres, autos, pero no eran para ellos. Así lentamente se formó entre ellos una nueva religión: esperaban la vuelta de los "balus", pero esta vez con los regalos para ellos. Este movimiento se conoce bajo el nombre de Cargo Cult, Marching Rule o Jon Frum.

James Michener no solamente ha estudiado la historia y la vida de la gente de estas islas, sino que ha escrito algunos de los cuentos más lindos sobre ellos en sus *Tales of the South Pacific* y *Return to Paradise*, que bien vale la pena leer. Estaba enamorado del Pacífico Sud y para él las Nuevas Hébridas eran las perlas más hermosas de esta zona de encanto. No todo era felicidad, había también momentos de honda tragedia, pero todo tenía su significado.

EL PINTOR

Mrs. Fowler me dijo: —También tenemos un pintor loco aquí; es Monsieur Robert Tatin. Vive a orillas de la laguna Erakor y creo que es un buen artista. No va a vivir mucho porque bebe demasiado. ¿Por qué no va usted a verlo?— Hablé del pintor a mi compañero de mesa en el Hotel Rossi, el pastor Gardiner, quien tenía mucho interés en acompañarme. Pero por una mala interpretación no nos encontramos a la hora convenida y fui solo. Dejé le pequeña ciudad; el camino llega a un bosque de árboles muy altos y espaciados y baja suavemente a la laguna. Me señalaron la choza del pintor, pero no estaba. Un joven francés, ocupado en pintar su bote, lo esperaba también; era un estudiante de arte de París, y fue por un tiempo algo así como attaché cultural del gobernador francés. Charlamos un rato y luego emprendí el regreso. Pronto paró un coche a mi lado y una señora me preguntó amablemente: —¿A la ville, Monsieur? Venez, s'il vous plaît. Era Madame Durant, la esposa del director de la escuela francesa de Erakor. Dijo ella: —¿De modo que usted quería visitar a Monsieur Tatin? Pobre hombre, le gusta demasiado la bebida. Vea, allí está en mitad de la calle y bastante cargado. Mejor verlo mañana.

A la mañana siguiente, y en compañía del pastor Gardiner, tuvimos mejor suerte. El pintor nos recibió, algo sorprendido porque no había esperado visitantes de Australia y Argentina. Era un hombre de aspecto similar al famoso autorretrato de Vincent Van Gogh. —Entren, —nos dijo— pero me deben disculpar, esta casa es como un circo, ¿saben? Y era así: lienzos pintura, restos de comida, una cama desordenada, y sobre las puertas y paredes inscripciones de carácter religioso o filosófico. Traté de ver algunas de sus obras. Con un poco de paciencia ganamos su confianza, y empezó a desenterrar sus tesoros; no soy experto, pero vimos acuarelas, témperas, pinturas al aceite, y eran buenas. Cuando le pregunté acerca de los precios, murmuró algo de cincuenta dólares y agregó: —Eso de los precios me da vergüenza. Yo le expliqué que no era hombre rico y podía deshacerme de sólo unos veinte dólares. Con gran sorpresa mía, me dio la lámina que había elegido, y luego me agregó otra como regalo: —Vous êtes très sympathique, Monsieur. —Luego me explicó que había que aplicar un fijativo a la superficie para hacer la pintura más duradera. Enrollé cuidadosamente las dos láminas, que llegaron después de un viaje de 20.000 kilómetros en buen estado a Buenos Aires. Cada vez que veo aquel paisaje de la costa de la Nueva Caledonia, que él ha pintado, pienso en Robert Tatin y su choza a orillas de la laguna de Erakor.

Aquella mañana nos despedimos cordialmente del pintor, volvimos a Port Vila, para recoger mi equipaje y fuimos al pequeño aeródromo. Llegaron poco a poco otros tres pasajeros. Media hora más tarde levantamos vuelo en dirección a Honiara, capital de las islas Salomón, dejando a Port Vila atrás. ♠

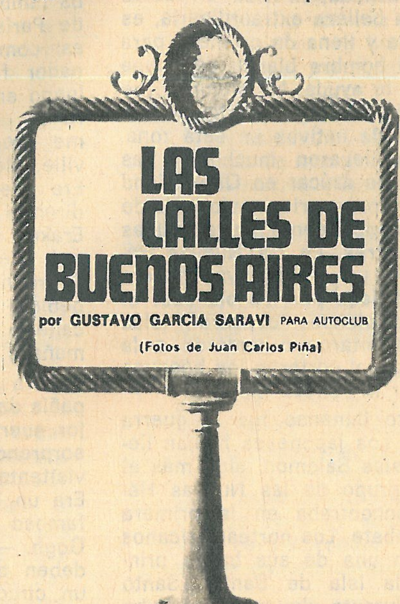
Grumetes y navíos, barcos y barcazas, guinches y marineros, sirenas y arboladuras. Estas podrían ser las primeras diapositivas de la avenida Madero, parte del cinturón de Buenos Aires, límite del río, tranquera fluvial, anchura donde terminan (o empiezan) los adioses.

Tal vez, sea una calle sin mayores prolijidades. Demasiado río sucio cerca, verdines, petróleo, inmigraciones, tierra de nadie que no se sabe bien si es ciudad o todavía camalote. Frontera del agua y las sospechas del contrabando y los prófugos, ciento de cajones con leyendas en distintas lenguas que esconden misteriosas maquinarias, lámparas de Aladino gigantescas, tornos importados para dentistas, cañones, huevos de gliptodontes. O simplemente maderas que no guardan nada, trampas de los contramaestres, cubos como montañas con aire adentro, sólo aire que espera turno para pagar derechos de importación.

Avenida casi sin autos. Los camiones, los ómnibus, los micros no dejan espacio para la dulce familia semi dominguera que saca a pasear



Avenida Madero en perspectiva.



(triste y alegremente) a la abuela o al perro o al tedio, sin apuro, agitando el adorno de pana de la ventanilla de atrás. O sin mover un milímetro el tigre de peluche que le confiere un espléndido "status" de "chatus". O a cualquier otra clase de automóvil: el taxi, el remise, el del cambio en el piso para la gambeta, el bocinazo y la muchacha rubia del que maneja. Por Madero, casi únicamente cargamentos e importaciones (más que exportaciones), parte del país que sale y mucho de América o Europa que entra.

Repitámoslo: salvo algunas excepciones, es una calle más bien desordenada y poco minuciosa. Hay una cancha de fútbol, y una larguísima verja que parece de tejido de alambre, y cosas tiradas, y despojos de los barcos, y pastitos pampeanos inexplicablemente crecidos entre muelles, grúas y todas las alegorías imaginables de los viajes. O del comercio, que ésta es la verdad, aunque resulte menos poética.

La imaginación nos da derecho a creer que en las inmediaciones de tanta marinería alguien conoce de memoria el poema de Héctor Pedro Blomberg "María Kempelfeldt" y que lo dice en voz baja o lo describe en alguna parte:

"¿Quién eras, oh María,
[misteriosa María,
la dueña de este libro que he
[encontrado al partir?
En la primera página, en
[alemán, decía
con letra temblorosa: 'Te
[quiero hasta morir'.

Duce María Kempelfeldt,
[aquí, en este navío
que te llevaba lejos,
¿soñaste como yo?
¿Tu corazón sangraba
[nostalgias, como el mío?
¿Tampoco tu quimera de
[amor se realizó?

Ich liebe dich, Maria... ¿En
[qué brumoso puerto,
en qué tierra lejana dejaste
[el corazón
que gimió en estas páginas,
[en este libro abierto
y olvidado en un barco, su
[ensueño y su pasión?

'Ich liebe dich, Maria'. Yo
[guardo el libro, y leo
el verso que ha veinte años
[escribió en alemán
un hombre que te amaba, y
[en mis ensueños veo
tu rostro rubio y triste... Y
[los barcos se van..."

AV. EDUARDO MADERO

El intenso tránsito pesado de la avenida Madero se registra durante la mayor parte del día.



Dos vistas de la avenida Entre Ríos, de gran progreso edilicio.



Hay provincias que tuvieron suerte para ubicarse en el mapa de Buenos Aires. Sería porque llegaron primero. O porque tuvieron un Intendente comprovinciano. O un concejal con estancias o parientes en su tierra. O simplemente porque sí, que suele ser un monosílabo en el que caben muchísimas razones.

Corrientes debe ser, quizás, la más afortunada, extensa y opulenta, y como si fuera poco, con un obelisco en el medio. ¿Y Santa Fe? ¡Casi nada! Una sola de sus vidrieras vale tanto como un diamante, y un metro cuadrado frente a la Plaza San Martín cuesta más que una hectárea en Vera o Villa Ocampo. Córdoba y San Juan también respiran el aire ancho de las avenidas y usan, ostensiblemente, semáforos y subterráneos como nuevos ricos que se han ido a vivir al centro.

La Rioja, en cambio, San Luis, Santiago del Estero, Salta, Neuquén, se quedaron nomás con lo que le dieron, una largura, algunos árboles, plazas sin grandes monumentos, baldosas flojas. Sucedió como si el unitarismo se vengara con buzones y esquinas de los Facundos Quiroga, los Taboada y los otros jinetes del federalismo.

Entre Ríos —Callao en ligero descenso— pertenece a la categoría de las escogidas. Consiguió ser hija de Buenos Aires y se escapó de la subcategoría de entenada. Urquiza o Pancho Ramírez eran demasiado poderosos para el olvido. O Paraná, que en otra época se llamaba Capital de la República y crecía alegremente entre barrancas y jacarandáes.

Fernández Moreno —a quien, sin duda, deberíamos citar con más frecuencia—, se para en la punta de un soneto y nos ayuda a darle otro esplendor y perspectiva. Ya en 1929 escribía estas líneas:

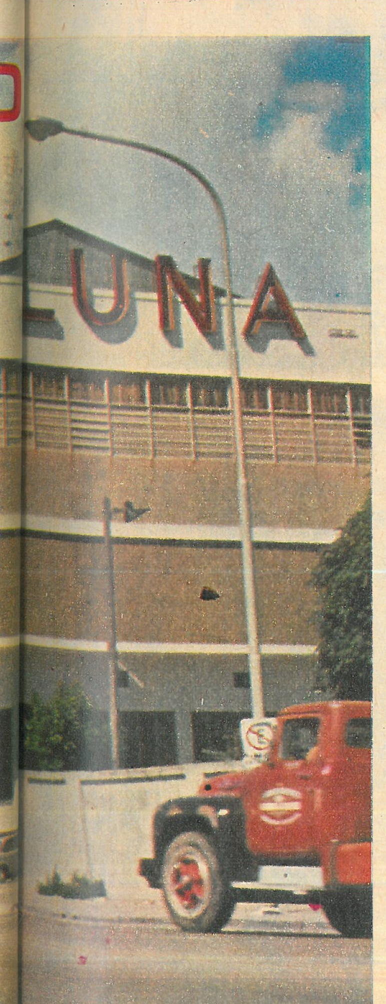
"Me he detenido enfrente del [Congreso,
y en medio del urbano [torbellino,
he soñado en un rústico [camino
y me he sentido el corazón [opreso.

Una tranquera floja, un monte [espeso,
el girar perezoso de un [molino,
la charla familiar de algún [vecino,
¿no valen algo más que todo [eso?

Se ahogan en la esquina [algunas flores;
a formidables tajos de [colores
abríase el asfalto [humedecido

como esbozando trágica [sonrisa,
¡Quién va a fijarse en mí, si [hay tanta prisa!
¡Quién va a escuchar mi voz, [si hay tanto ruido!"

"¡Quién va a fijarse en mí, si hay tanta prisa! ¡Quién va a escuchar mi voz, si hay tanto ruido!". Verdades del poeta de 1929 y de 1971. Y qué no diéramos por saber cómo son (duelen o alegran) en el año 2000. ♠



AV. ENTRE RIOS



Entre Ríos en el cruce con la avenida San Juan adquiere singular importancia comercial.

Con su leyenda, con sus serranías, con la tradición de su Semana Santa, Tandil está en el conocimiento, en la vida, en la evocación de todos. Se resume en la imagen de una Piedra Movediza que fue leyenda y que volverá a oscilar. En la etimología todavía incierta de un nombre que evoca reminiscentes cosas indígenas... Y todo, por cierto, resumido en una palabra: *Tandil*. Con la que nada es menester agregar.

A cuadras del centro de la ciudad de Tandil, aunque ubicada bien en sus afueras, se encuentra emplazada una hermosa estancia. Tiene mucho de los clásicos *cottages* británicos. Especialmente, en el gran chalet central, que sirve de casco, o de cuerpo habitacional. Y que, tal como se lo definiera ya, parece un punto rojizo y en movimiento, al avistarlo desde el aire, desde la altura de un avión en vuelo. Punto rojo, pero cubierto y escondido tras las copas de los pinos y los árboles enormes, fragantes, que crecen en una especie de bosquecillo circundante, que le impone un verde tupido e impenetrable. Ese sitio paradisíaco, pleno de vientos contenidos por las hojas, como en la mejor tradición de los jardines y los parques de ensueño, fue la estancia de don Eduardo Olivera. Hoy, su nombre lo es también de uno de los más singulares institutos educativos que existen en la América latina y único, por cierto, en ella: el *Instituto Superior de Educación Rural*, o *I.S.E.R.*, que regentean las autoridades del Ministerio de Educación de la Provincia de Buenos Aires.

MASCARAS, ZAMBAS Y CIELITOS

Si llegamos al lugar de día, es posible que nos encontremos con un numeroso grupo de muchachas, protegidas por una especie de máscara antigás, trabajando empeñosamente frente a unas colmenas. Si lo hacemos de noche, nos recibirá un acogedor fogón criollo. En torno al mismo, muchachas llegadas de variados puntos de una vasta provincia, guitarrean, cantan al compás de la música de la siempre noble vihuela, con los tradicionales aires de nuestra tierra. Pero no lo hacen tan sólo por diversión. Han elegido una profesión sacrificada, fascinante y generosa: ser *maestras rurales*. Y para ello, durante tres largos años permanecen en el *Instituto Superior de Educación Rural*. El *I.S.E.R.* de Tandil las recibe con su régimen de internado, durante ciento setenta días al año. Son maestras, casi todas en ejercicio. Y la meta que se propusieron es la de ejercer la docencia en escuelas apartadas, en medio de la soledad. En campo inhóspito. Donde todo les será hostil. Donde se verán con hombres curtidos y bravos, que acudirán a su consejo, que muchas veces será el único que podrán tener para orientarse en más de un aspecto de sus vidas.

Las vimos con sus máscaras antigases. En verdad, no tratan de obtener miel, aun cuando la misma mane, generosa. Estudian la apicultura, para poder luego enseñar a los habitantes de aquellas zonas donde desarrollarán su acción los métodos convenientes para mejorar la cría de las abejas, obtener mejores productos y mayores ganacias mejorando su *standard* de vida y sus posibilidades culturales y sociales. Pueden hacerlo con su título de *maestra normal*, por cierto, como tantos heroicos trabajadores del alfabeto, en todo el país. Pero el *I.S.E.R.* de Tandil, las especializa. La acción docente que llevarán a cabo, será mucho más eficaz y orgánica. Responderá a bases científicas, profesionales esquematizadas. Por todo ello, no recibirán mayor retribución de ninguna índole el día en que ejerzan la docencia, munidas de los conocimientos que les otorga el *I.S.E.R.* de Tandil. Porque allí se estudia una forma de vida y de enseñanza, solamente por amor.

LOS ESTUDIOS

El alumno —y sus profesores, claro está— realizan jornadas que tienen, al propio tiempo, la severidad de las jornadas de estudio en los medios de nivel superior, y la apacible calma de las tareas desarrolladas en campo libre. Una calma virgiliana, no sólo porque la preocupación de todos son las abejas, la composición del suelo, su fertilidad, los componentes químicos preparados en laboratorio. También porque esas actividades se realizan, en

El I.S.E.R. de T...

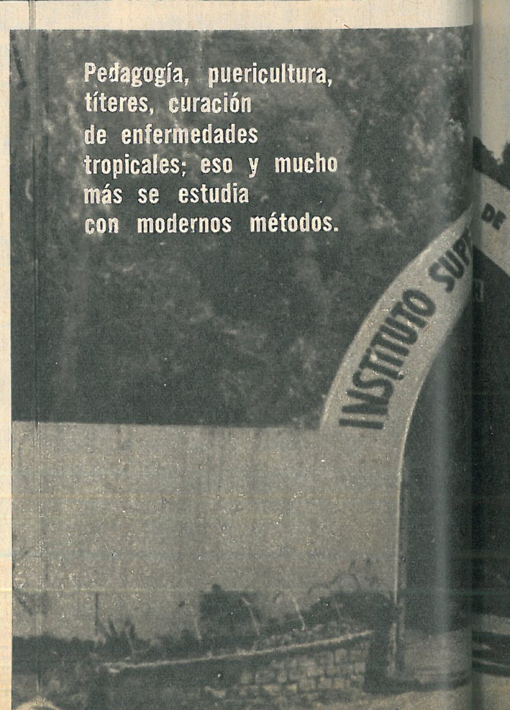


El chalet central tiene el aire de los "cottages" británicos. El Instituto está situado a pocas cuadras del centro.

Sus Alumnas Reciben el Título de Maestras en Educación Rural

por ALBERTO BLASI BRAMBILLA
PARA AUTOCLUB

(Fotografías de la Dirección de Relaciones Públicas del Ministerio de Educación de la provincia de Buenos Aires.)



Pedagogía, puericultura, títeres, curación de enfermedades tropicales; eso y mucho más se estudia con modernos métodos.

la práctica, con las maquinarias modernas que se emplean en la labor del campo.

Durante los tres años de permanencia en el *I.S.E.R.* de Tandil, se cursan múltiples materias, que van desde pedagogía especial a puericultura; desde la forma de construir, manejar y entretener con un tabladillo de títeres o con música, a la de curar las enfermedades tropicales y las más corrientes en regiones diversas. Allí donde el maestro rural será el médico, el consejero, el sacerdote. Las asignaturas estudiadas —no trascribiremos aquí el plan de estudios— se agrupan en siete áreas: ciencias de la educación, ciencias sociológicas, ciencias y técnicas agropecuarias, educación para la salud, educación artística, educación uara el hogar y trabajos de taller. Esta última, será de aplicación para la docente, tantas veces forzada a fabricar su propio material de clase y elementos de vida, en la soledad del campo. ¿Cómo? Tomando los elementos de la madera de los árboles del lugar, de las piedras. Mientras es llamada para atender a hombres o mujeres, de la mordedura de un animal ponzoñoso, donde el médico está lejano e invisible y donde el tiempo corre para salvar una vida. La maestra será la responsable de ese ser humano. Actuando como médica, consejera, asistente social, abogada, y aun como juez de paz, en los pequeños asuntos y reyertas de la comunidad, aun cuando graves e importantes para sus integrantes.

UN INSTITUTO UNICO

Luego de trascurrido el término del adiestramiento en el *I.S.E.R.* de Tandil, la muchacha tiene un título distinto. Es el de *Maestra Especializada en Educación Rural*. Obtenido en un instituto único. Pero, por sobre todas las cosas, van a volcar un infinito caudal de amor en su tarea cotidiana. Y de fe. Con los ojos, llenos de los paisajes advertidos durante sus noches y sus días con estrellas de diversa magnitud. ♠





TUERQUITAS

UN PORTALAPICES TUERCA

Recorta cada una de las señales rectangulares y pégalas sobre los espacios blancos de la figura azul. Haz lo mismo con las señales amarillas pero teniendo cuidado de colocar cada una en su número correspondiente. Luego pega esta figura sobre cartulina y recórtala por su borde. Dobla por la línea punteada y pega las aletas, haciendo coincidir sus letras.

Recorta este semáforo y pégalo en la página siguiente, donde corresponda.

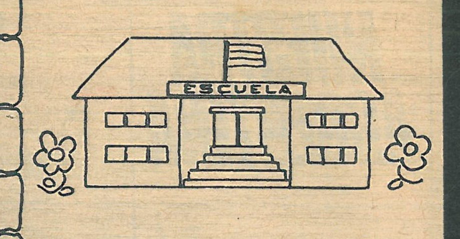


volviendo a la escuela

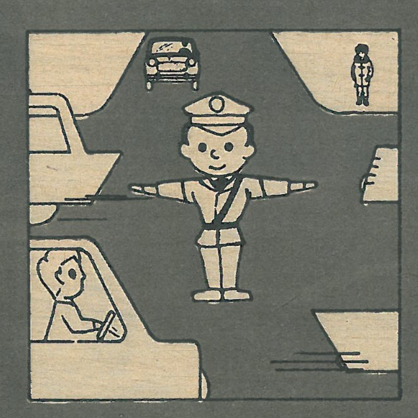
Al reanudar tus tareas escolares, para hacer el camino SIN PELIGRO desde y hacia la escuela, recuerda estas normas de SEGURIDAD VIAL:

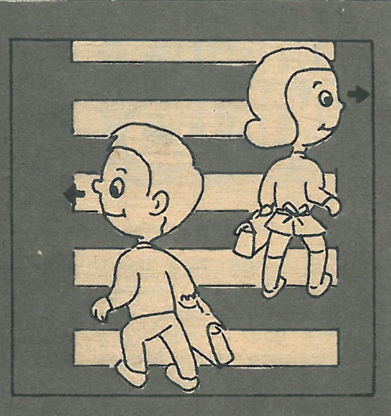






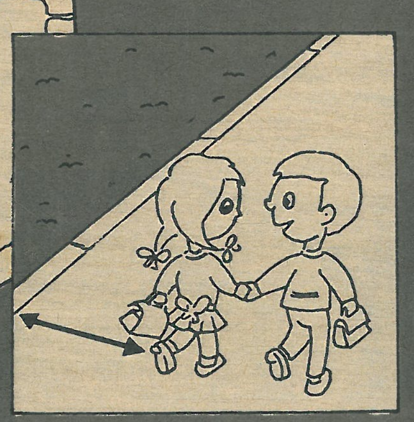
OBEDECER SIEMPRE LAS INDICACIONES DEL AGENTE DE POLICIA Y LAS LUCES DEL SEMAFORO.

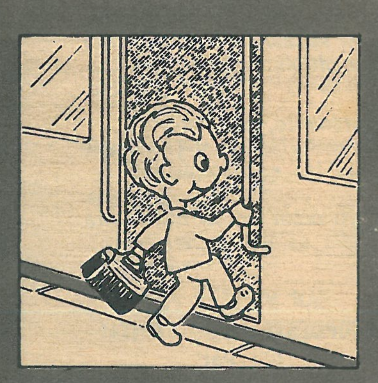




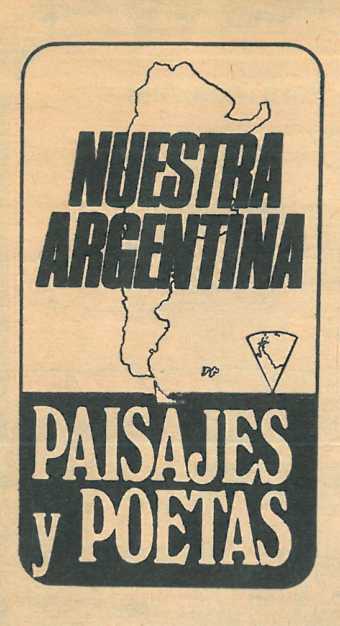
CRUZA POR LA SENDA PEATONAL. MIRA HACIA LA IZQUIERDA Y LA DERECHA ANTES Y DURANTE EL CRUCE; PRINCIPALMENTE EN CALLES DE DOBLE MANO.

SI VIVES EN ZONA RURAL, DEBES CAMINAR POR LA BANQUINA, EN DIRECCION CONTRARIA A LA CIRCULACION DE VEHICULOS. EN LA CIUDAD CIRCULA POR LA ACERA, EN AMBOS CASOS, DEBES HACERLO ALEJADO DEL BORDE.





PARA ASCENDER O DESCENDER DE UN VEHICULO, DEBES ESPERAR A QUE ESTE SE DETENGA TOTALMENTE.



SAN NICOLAS DE LOS A
Y HORACIO REGA M

Feliz el poeta que canta al pueblo de sus amores. Dichosa la ciudad que tiene un poeta que la nombra y canta. Horacio Rega Molina —sin duda alguna uno de los principales que ha dado el país en las últimas décadas— se hace palabras y dulzura en *Oda provincial*, para darse totalmente a San Nicolás de los Arroyos:

Canto a mi pueblo, que une
[junto al río
la eternidad del agua y de
[la piedra.
Pueblo de mis mayores,
[pueblo mío.
Hiedra en mi cuna y en mi
[tumba hiedra.

Canto, San Nicolás, tu bien
[presente
y te llamo ciudad de las
[ciudades.
Y así señalo simultáneamente
tu multiplicación en las
[edades.

Cantándote, mi historia
[recupera
todas las emociones del
[pasado.
¡Y yo creía que el olvido era
lo que se quiere dar por
[olvidado! . . .

SAN NICOLAS FUE PROPUESTA COMO CAPITAL DEL PAIS

Hace alrededor de 90 años, cuando había que encontrar una capital para la República y otra para la Provincia descabezada, Dardo Rocha pensó en esta ciudad (aunque sin mayor convicción e imparcialidad, para no estar demasiado lejos de los amigos que podrían auspiciar su apellido para la Presidencia del país) como futura reemplazante de la irreemplazable Buenos Aires. Su

En "Oda provincial", Rega Molina definió cabalmente a San Nicolás.


San Nicolás: Hotel Colonial. La ciudad ha crecido, pero mantiene su espíritu.

S ARROYOS
A MOLINA

por
ALBERTO GARSAR
PARA AUTOCLUB



"La cúpula, que vista desde lejos reluce al sol con brillo singular...". Rega Molina ha sabido describir su terruño.

centro urbano contaba entonces "*con 10.572 habitantes*" (¡oh, sinsabores de las estadísticas y los no crecimientos demográficos!) y era, según creemos, una de las pocas que tenía algunas calles empedradas. No en vano allí, muchos años antes, la Nación había firmado los primeros documentos del federalismo.

Pero volvamos al poeta:

...Así dudo al pensar que
[más valiera
otra actitud ante la infausta
[suerte
y no evocar la dicha pasajera
que en ajado recuerdo se
[convierte.

Mas entorno los ojos y
[consiento
que alguien me diga de
[cumplidos goces,
con esa voz con que se
[cuenta un cuento,
tan diferente de las otras
voces.

Luminarias de nuestra edad
[primera
en los anales, para mí
[serenos,
de aquel pueblo tan magro
[que no hubiera
sido pueblo con una casa
[menos...

El poeta o el pintor, muchas veces, sienten la pequeñez o reiteración de su medio y creen que el mundo de todos los días limita sus posibilidades de hermosura. Siempre las mismas casas, los mismos transeúntes, los mismos zaguanes y boliches. El artista de verdad, sin embargo, con el simple y minúsculo contorno de un árbol, de un niño, de un molino distante, de su propio corazón, no se contenta con bordear el paisaje sino que penetra, resueltamente, en el fondo misterioso de las cosas. Igual que Julio Verne que, en cierta forma, no tuvo necesidad de salir de París para llegar, no ya a la médula de los sueños infantiles sino a todas las distancias y geografías. Rega Molina es uno de ellos (y Pedroni y Juan Carlos Dávalos y Bufano y Barbieri y Busignani y Castilla, como lo señalaremos en sucesivas notas), y San Nicolás de los Arroyos —recuerdo para el Acuerdo— simultáneamente muchas ciudades provincianas y entrañables.

...Suelta en mi corazón sus
[angulosas
palomitas de volatinería,
la iglesia con el atrio de
[baldosas
y con la cúpula de sillería.

La cúpula, que vista desde
[lejos
reluce al sol con brillo
[singular,
vidriada de colores y reflejos
como el escaparate de un
[bazar.

Sus dos campanas dan a los
[confines
sus voces, una clara y otra
[sorda.
La más delgada para los
[maitines
y para los responsos la más
[gorda...

Rega Molina —conjuntamente con Lugones y Martínez Estrada— es, en nuestro medio, uno de los que llega más hondo a la entraña misma de la Poesía por el camino estrecho y dificultoso de la forma. Los cánones de la tiesura, en efecto, tan denostados y combatidos por las justas razones contemporáneas, tan llenos de acentos, métricas, complicadas consonancias, representan para nuestro poeta la herramienta más cómoda para apoderarse honestamente de la belleza sin que se perciba, ni siquiera una vez, el esfuerzo que significa escoger cada vocablo, dolerse hasta el martirio en descubrir la palabra exacta, en saber las sílabas sin saberlas, limpio de cartabones y penurias.

He aquí otras líneas de su extenso canto natal y detenido:

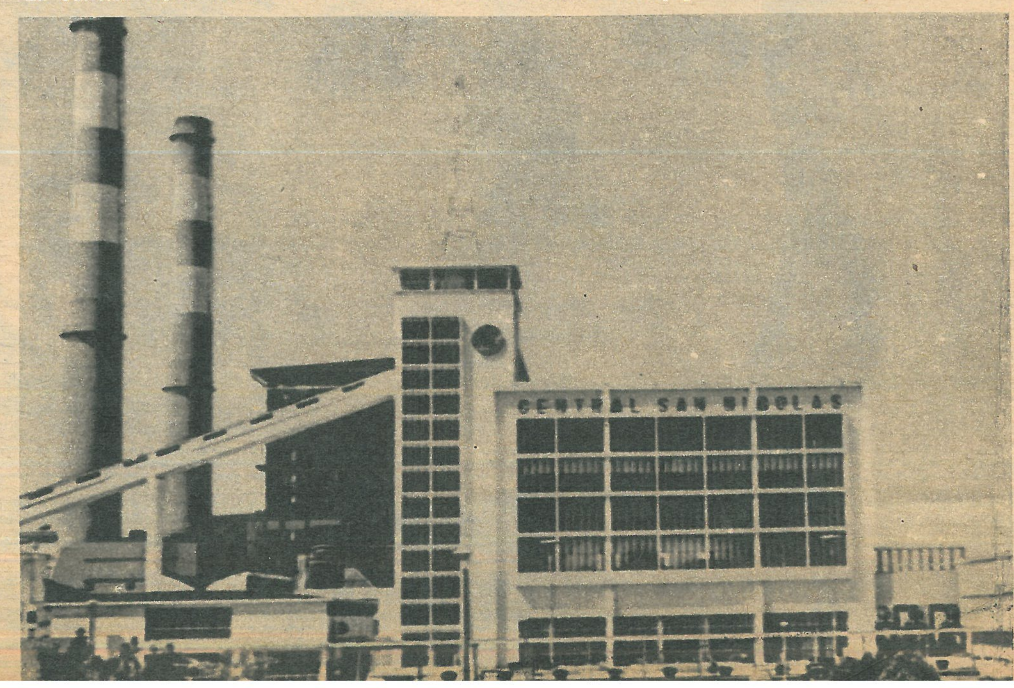
...Muy cerca, el río adicto
[le acompasa
la soledad de su corriente
[ciega,
con actitud de tiempo que
[no pasa,
o más aún, de tiempo que
[no llega.

Paraná serpentígero que pisa
con los desnudos pies patrias
[gemelas,
y que, cuanto más corre,
[más irisa
su traje de aceradas
[lentejuelas...

San Nicolás de los Arroyos ya puede independizarse de las historias y las cartografías. No de balde ha ingresado en un volumen más perdurable y conmovedor: el de la Poesía.

...Salve, San Nicolás, que
[así supiste
dar, hacedora, y vigilar,
[guardiana,
lo que existía ayer, lo que
hoy existe,
lo que también existirá
[mañana. ♠

La Central Hidroeléctrica de San Nicolás. En la ciudad se conjugan tradición e ímpetu industrial.





Cabello despeinado,
cara sucia, camisa desprolija.
Un chico al natural.
Vale por la verdad
y los padres muy contentos.

MAS ALLA DEL PARECIDO:

Nada más esclarecedor que la definición precisa para introducirnos a un tema; pero hoy que trataremos sobre el retrato fotográfico, es la definición lo que nos traba. Aún nadie se ha puesto de acuerdo sobre qué es el retrato en fotografía. Nadie puede afirmar rotundamente que el "verdadero" retrato es un primer plano de una cara, un medio cuerpo, una toma de la figura entera o el sujeto ambientado, y están hasta los que sostienen que la foto de un huevo frito es un "retrato".

Quizá nos arriesgamos al definir el retrato como "la fotografía de un ser humano, animal u objeto que lo identifique en tal condición", sin especificar los estilos o tipos de técnicas de que pueda valerse el fotógrafo para lograr esa imagen.

A esa "identificación" del ser a retratar pueden agregarse elementos que ayuden a ofrecer un retrato mucho más completo del personaje; por ejemplo, Juan Manuel Fangio puede aparecer ante un fondo de automóviles. Creemos que es válido, tan válido como un exagerado primer plano, si lo destacable del personaje es la expresión de sus ojos.

No es difícil presumir a esta altura

Primer plano con dos fuentes de luz. Una frente a la modelo para iluminar, la otra a 45° para dar luz a los ojos y el cabello.



por SARA FACIO

el retrato

El primer plano ejerce gran atracción en el fotógrafo y logra éxito entre los observadores. En los grandes primeros planos es donde se hace imprescindible una expresión: amplia sonrisa, mirada tierna, insinuante, agresiva, sugestiva, todo vale, mientras aquélla esté lograda.

DETRAS DEL VISOR

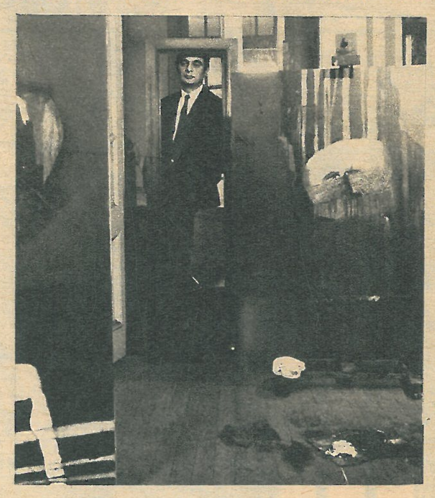
por SARA FACIO AFIAP (Artiste de la Fédération Internationale de l'Art Photographique - Suiza)



Fuera de sus papeles de mimo, el actor Norman Briski con su noble e inteligente expresión. Se han utilizado dos focos de luz artificial, película 22 DIN 35 mm y un teleobjetivo de 135 mm.

El marco carcomido de la ventana sirve para ambientar al chico. Ese elemento y la expresión del rostro nos indican con elocuencia su pobreza y falta de afecto. Lente normal y luz de día.

Retrato del pintor Oscar Mara. Retrato ambientado en el estudio del artista, como un personaje más de sus telas. Luz del ambiente. Película Ilford 27 DIN.



que cada uno tiene una definición propia sobre el retrato fotográfico, de modo que, para no agotarnos con tantas variaciones sobre un mismo tema, iremos directamente a la esencia del retrato.

EXPRESION O ACTITUD DEL MODELO

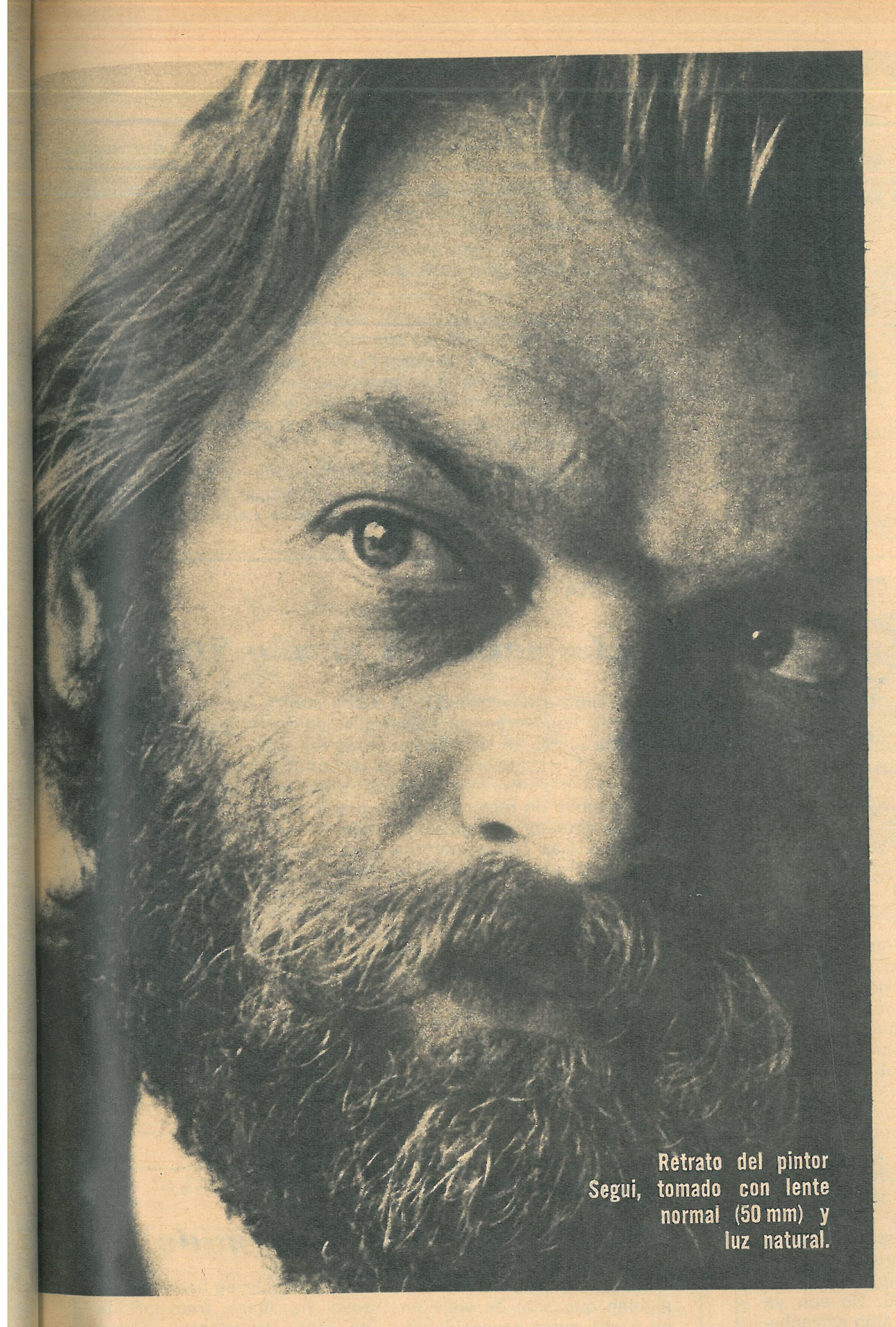
Lo que importa por sobre todas las cosas en un retrato es la expresión o la actitud del modelo; nada como esa expresión, esa manera de mostrarse que dará el valor subjetivo del retrato y hará que el modelo sea rápidamente reconocible por los observadores.

El retrato lindo —sin arrugas-sin canas-sin calva— ha sido superado. Sólo los profesionales que reciben en su estudio a una determinada clase social que aún se ajusta a esos cánones trabaja en ese estilo. Una actriz con muchos años de carrera teatral no se "anima" a posar sino en determinados estudios, donde sabe que será "cuidada" su imagen. Por suerte el mundo evoluciona, las modas también y el contacto con la realidad es imposible de evitar. El hombre más sencillo aprecia como ninguna esa foto de su madre", con esas arrugas que se le forman al reír"; el hombre más exquisito aprecia especialmente la foto de la nena "con ese rulo rebelde siempre sobre la frente".

Esos giros hacia la espontaneidad —además de la televisión, el cine-verdad— se la debemos mucho a los fotoaficionados. Ellos han desterrado la pose convencional en los retratos; y también a los reporteros gráficos. Estos profesionales nos han acostumbrado a retratos de presidentes, ministros, científicos, actores, deportistas, en actitudes inéditas. Una actriz sin la sonrisa "profesional", sin maquillaje, un ministro con cara de verdadera preocupación por problemas insolubles, un deportista con gotas de transpiración en su rostro nos hacen sentir que son seres reales, vivos.

LA ESPONTANEIDAD

El común de la gente ha notado que "cambia" cuando un fotógrafo lo enfoca con la cámara o prende diez juegos de luces en un estudio. Los



Retrato del pintor Seguí, tomado con lente normal (50 mm) y luz natural.

chicos no ríen o hacen las gracias que son la delicia de la casa; las jóvenes adoptan poses de modelos de televisión que no les favorecen porque a menudo son más jóvenes, frescas y espontáneas que aquéllas, y, finalmente, el sexo feo quiere perpetuarse —¡una vez que se saca una foto!— con aspecto de ser muy inteligentes, muy serios, muy viriles, a la manera clásica (por no decir antigua).

El retrato no puede ser nunca una superficie plana que ofrece una imagen hermosa, estética solamente; debe ser un documento testimonial y para siempre de la persona. Sólo lo será si transmite emoción. El buen retratista profesional es escaso, pero existe. Nuestro país cuenta con varios de destacables valores. Viéndolos trabajar comprobamos cómo llegan a "ablandar" a sus ocasionales modelos. Como la fórmula es válida para todos los que quieran tomar un buen retrato, la contamos.

SE VUELVE A LA LUZ NATURAL

Supongamos que tenemos que tomar retratos de una linda chica muy tímida. Está el fotógrafo, está la modelo; falta el ambiente. Sabemos que los primeros fotógrafos del mundo comenzaron a tomar retratos con luz natural: es una de las mejores fuentes de luz para el retrato, y además la más económica. Hoy, después de tantos años de búsqueda y descubrimientos, los retratistas más audaces y talentosos utilizan casi exclusivamente luz natural.

Llevamos a la joven tímida a una plaza o calle poco transitada. La haremos sentar cómodamente a la sombra (nunca a pleno sol) y comenzaremos con ella una conversación tratando de utilizar en lo posible nuestras condiciones de psicólogo, e ir acercándonos a sus temas preferidos. Ella se apasionará en la conversación y se olvidará de la "pose". En ese lapso estaremos alertas observando sus gestos al hablar. Parpadea continuamente, mantiene la vista baja, mira de frente; es mejor su perfil o el tres cuartos; la frente ofrece más posibilidades que el mentón; el cabello es un buen marco o hay que eliminarlo; lleva sus manos al rostro; las manos son bonitas, expresivas; está sentada con naturalidad; quizás es más elegante parada; hay demasiada sombra en los ojos; hay reflejos violentos. El cuello es terso o mejor se prende el botón A mucha velocidad hay que controlar todo esto y mucho más.

La conversación seguirá fluídamente, pero ya se estará disparando la cámara. Es posible que la modelo de pronto note que se la está fotografiando y vuelva a ponerse tensa. No hay que darse por vencido. En forma natural se dejará a un lado la cámara o bien se dirá que la sesión ha terminado. Nuevo relax de la modelo. De pronto se advierte que quedaron "dos o tres" negativos: los últimos. Por lo general suelen ser los mejores. Es sumamente necesario saber que para lograr "el retrato" hay que gastar tomas, muchas películas No importa; la película es lo menos caro en fotografía, y la satisfacción de haber logrado un buen retrato vale toda pérdida de tiempo y material.

EL RETRATO EXIGE CALIDAD

Técnicamente, el retrato exije calidad. El retratista debe saber enfocar e iluminar muy bien. Tiene que estar seguro de la técnica, para poder ocuparse de la persona solamente.

Menos experiencia se tiene con la iluminación artificial, menos luces hay que utilizar. Quien desee experimentar, con dos focos tiene para lograr excelentes retratos. Uno se coloca frente al modelo para iluminar, y el segundo se utilizará para suavizar o para crear efectos. Cada rostro es un problema a resolver; no hay reglas sino sentido de observación por parte del fotógrafo.

El retrato es sin duda la especialidad más difícil en fotografía. También la más tentadora.

Aquel que posea una técnica depurada, reflejos rápidos, penetración psicológica y amor por sus semejantes será un gran retratista. De lo contrario —a lo sumo— será un buen fotógrafo. ♠

Fotos de ALICIA D'AMICO



Digo yo...

¿USTED se fijó que en los últimos años hay acontecimientos que ocurren más que antes? Claro, es que se vive de otro modo. Es que son otras las circunstancias de la vida. Pero bien dicen que a vivir se aprende y que es indispensable aprender a vivir. Por eso, aunque parezca tonto, la experiencia de los demás es sabiduría que conviene no echar en saco roto... y aprovecharla. Es saludable. Y nos hace ganar tiempo. Y reduce nuestra mala sangre...

Hay una fea experiencia que vive mucha gente últimamente: el robo de documentos en los automóviles. Coches que son violados y que, recuperados o no después, nos dejan con un gran problema entre manos: toda la documentación del coche ha ido a parar a manos desconocidas. Recomenzar el vía crucis del papelerío es una novela incontable. Sólo quienes han tenido que hacerlo saben cuántas molestias nos da.

Pero hay una precaución que pocas veces hacemos costumbre: toda la documentación del coche, incluyendo nuestra propia documentación, la ponemos en una monona carpeta o sobre plás-



MODA

Vuelven las botas de la abuela

A la revolución de la moda sigue la revolución de los accesorios: adornos, zapatos, medias, bolsos, además, naturalmente, del maquillaje y del peinado. En las últimas semanas, en los centros más elegantes, millones de zapatos tipo suecones o zapatones con tacos y suelas ortopédicas, están por ser decididamente puestos de lado según la nueva onda austera y romántica de la línea 1971. Vuelven los escarpines finos, alargados, alargantes, con punta y taco bien modelado. Botitas tipo 800. No son ya botas casuales, sino estrechamente combinadas con el vestido, con el redingote. Las botas tendrán generalmente el color del traje. Donde termina la falda comenzará la bota. Generalmente el punto de encuentro será la mitad de la pantorrilla. La bota más deportiva servirá para meter dentro el borde del pantalón para hacer el efecto abombachado. Balmain propuso para nuestro invierno las polainas del género del tapado, para usar sobre botines bajos sin taco.



Sweater de cuello alto, blanco y chaleco en verde y blanco, tejidos en lana Woolmark, con botones de cuero negro.

CIENCIA

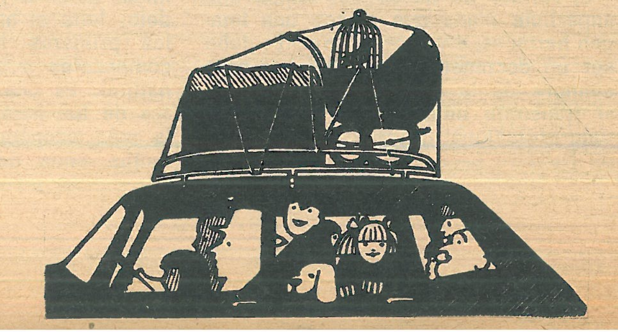
La salud en el año 2000

LA ciencia advierte que la lucha contra las enfermedades a virus conocerán un desarrollo considerable: la rubeola desaparecerá: se vacunará a todos los chicos contra esa enfermedad, y también contra la paratoiditis y contra la gripe, y quizá también contra el reumatismo. En el siglo que viene, los órganos de recambio serán preparados a partir de células de los propios pacientes, puestas en cultivo al contacto de gametas (las células de reproducción) y que reconstituirán con la información genética dada por los cromosomas, el órgano entero. La cosa ya se ha realizado en laboratorio con ranas. Serán abandonadas ciertas drogas de consecuencias todavía subestimadas, por otras más positivas. En lugar de los actuales barbitúricos, del LSD, del tabaco, del alcohol, se consumirán productos de síntesis menos peligrosas. Serán drogas que pacificarán el humor, mejorarán la entereza y la coordinación intelectual y muscular, combatirán el cansancio. Se piensa que quizás en el siglo que viene con un hígado de mono tengamos un espíritu euforizado. Los prospectólogos, médicos del futuro, intentan en estos días arrancar desde el nacimiento el buen humor del hombre.

¡CUIDADO!

El auto sobrecargado

NO es la primera vez que alguien que sale de viaje en su coche sufre un accidente. Durante muchos meses en el año ha viajado diariamente, la mayor parte del tiempo solo en su auto. Un día resuelve hacer un viaje, y entonces toma el volante de su coche que para el caso ha cargado con un montón de pasajeros y de valijas. El comportamiento del automóvil se ha modificado. No tiene la misma estabilidad, frenar se hace dificultoso (la masa transportada es más importante). Cuanto más cargado está su auto, más tiene que aumentar usted su margen de seguridad; acelerar y frenar con mayor anticipación. Hay un arte de cargar, como hay un arte para manejar: reparta el peso de los pasajeros, evite poner maletas en altura que desequilibren el vehículo.



tico que bajamos y subimos del coche continuamente, una, tres, diez veces en el día, porque hacemos de ese sobre de documentos, nuestro compañero inseparable, días y días, durante años... Sólo que alguna vez, la memoria flaquea, las preocupaciones no son pocas... y ¡zas!: el sobre queda olvidado en alguna parte que no nos acordamos. O se nos cae de las manos entre el fárrago de papeles, paquetes y apuros que caracterizan nuestra linda vida moderna... Y así, desesperadas, corremos a los diarios, a los canales de televisión, a la policía... "¿Alguién vio por favor, un sobre rojo o azul, así y así, con documentación, papeles del coche, papeles personales?..." Si tenemos suerte, a lo mejor es posible que algo aparezca... ¡A veces! ¡Y si tenemos suerte!... Pero ¿podríamos poner precio a la angustia de vernos sin uno solo de los documentos preciosos que tanto necesitamos?

Sin embargo, la solución podría estar a nuestro alcance. ¡Ya! Y no costaría más que pocos pesitos que comparados con la tranquilidad que nos darán... reconoceremos que no hay dinero para pagarla.

Se trataría simplemente, de hacer sacar fotocopias debidamente autenticadas y legalizadas por el correspondiente Colegio de Escribanos de todos los papeles que tienen que ser nuestros compañeros naturales y cotidianos como automovilistas. Esas fotocopias serían las que viajarían con nosotros, en nuestro auto, todos los días. Podríamos inclusive descuidarnos un poco... Es decir: no andar con ellos a cuestas, bajándolos y subiéndolos a bordo, cada vez que salgamos y entremos al coche. Suponiendo que los piratas de turno se ensañen con nuestro automóvil, tendremos a buen recaudo los documentos originales para hacer valer nuestra verdad. Y suponiendo que perdemos la famosa carterita de documentos o que nos la quitan, será fácil reponer otra igual, sin ir a ninguna otra oficina, sino dando cuenta a la policía, siempre, claro, pero haciendo hacer otra fotocopia de todo el papelerío, para reponer en lugar de aquéllos. Una solución fácil, barata... y cuántos, pero cuántos dolores de cabeza menos. Creo que no habría problemas legales, ¿no? De todas maneras, si bien esto no se hace ahora habitualmente, pienso que vale la pena tenerlo en cuenta: la idea no es mala.

Guerra al auto

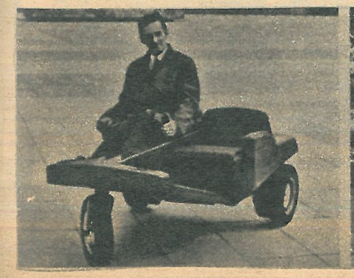


PARA combatir el problema atmosférico, el gobierno norteamericano impuso a la industria automovilística un plazo de dos años para producir autos "limpios". En el Estado de California, el Senado aprobó una ley que prohibía la circulación de coches a combustión interna. La Asamblea del Estado la vetó, pero el Senado no se dio por vencido: aprobó otra ley que prohibe el ingreso a California de otros automóviles más que los ya existentes.

SE APRENDE A MANEJAR EN TRES MINUTOS:

El automovilito electrónico para ciudad

EN el último Salón de París se presentó el coche electrónico de una compañía francesa. Es el primer paso concreto del coche revolucionario del futuro, que se puede manejar después de un curso de tres minutos en una escuela de guías. Sobre pequeñas distancias, da diez a treinta kilómetros y, a velocidad variable de 10 a 50 km/h, funciona en máximo silencio. Dicen que se adapta estupendamente para transportes económicos y confortables en clínicas, aeropuertos, fábricas. Se maneja como una bicicleta. Sólo exige que se mantengan cargadas las cuatro baterías de 12 voltios cada una. Esta especie de triciclo electrónico, que pesa 170 kilos, puede cargar dos personas, mide 1 m 68 de largo y 1,15 de ancho. Y es una delicia como línea ¿no?







¡Hay que ahorrar!

LAS cosas no están difíciles —económicamente hablando—, sólo para nosotras. Parece que Brigitte Bardot, aunque exagera en su vida sentimental, mide bastante sus gastos en los últimos tiempos. Su último veraneo ha sido medido, y tuvo que pasarlo encerrada en "La Mandrague". Los teleobjetivos la quisieron pescar muchas veces. La vieron con cara bastante aburrida en su casa. Quizá porque no puede ya hacer la vida de una "primadonna" que siempre llevó. Y mientras fue a filmar su última película sobre el Mediterráneo se dejó ver vestida de "menor hippie" y llegó al estudio, todos los días, en una viejísima velosolex, una bicicleta con motor. Dicen que vehículo así, tan viejo, nunca nadie lo vio, pero se usa... ¡y de paso, gasta poca nafta!



El A. B. C. del turista

¿QUE turista es usted? ¿La erudita que visita todas las capillitas, la despreocupada que recorre cualquier camino de la ruta, la sociable (o socióloga) que charla con toda la gente de cada lugar, o la gastrónoma que quiere probar todos los platos especiales que se preparan en cada rincón que recorre?

El método lo tiene que elegir usted. Es su derecho más estricto. Todas las maneras de viajar son viables, siempre que esas maneras la hagan verdaderamente feliz. Saber viajar es gozar el descubrimiento, vale decir, hacer lo que a una le gusta hacer cambiando las costumbres para vivir la vida del lugar o del país donde usted está.

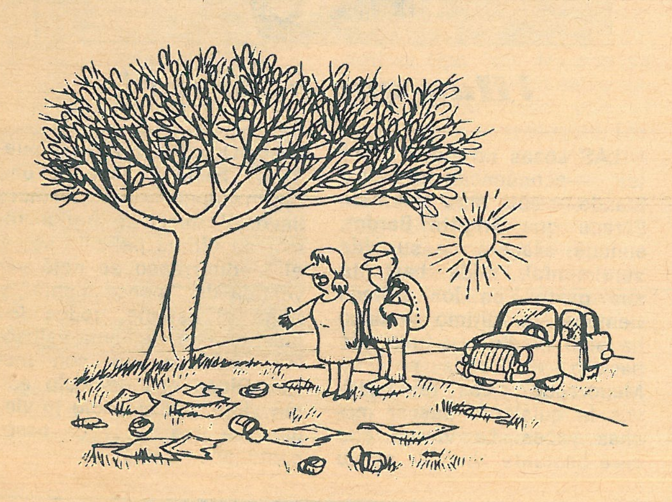
Usted se va de vacaciones —según dice—, y está bien. Pero, ¿por qué no quedarse a descansar, estirada, en su cama, con las persianas bajas? En realidad, usted sale de vacaciones para sentirse más dichosa. Es el medio ideal para encontrarse en un ambiente distinto al de todos los días. De cualquier modo, acuérdese siempre que usted no aprovechará nunca bien de sus viajes si para esas excursiones, previamente, no se ha equipado bien, si no se ha informado bien y no ha logrado una mínima organización previa.

Cómo evitar la tristeza de las vacaciones lluviosas:

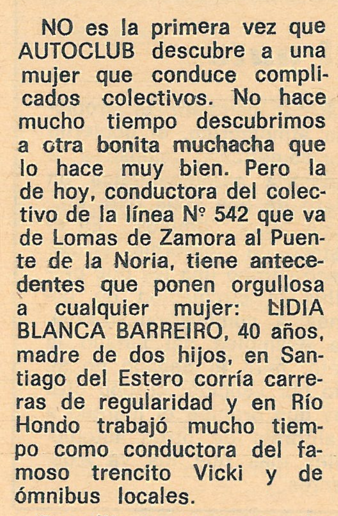
• Es preciso tomar un seguro contra el mal tiempo, que le permita enfriarse y ver caer la lluvia con placer, como si estuviera cayendo una lluvia de oro.

Lo que hay que hacer:

• Su familia siempre tiene que saber a qué hoteles irá usted, o en qué fechas pueden ubicarla en algún lugar. No escriba tarjetas de recuerdo, si no quiere. ¡Váyase realmente de viaje! Pero... alguien importante en su vida tiene que saber dónde está usted en algún caso de emergencia. Igualmente puede usted "escaparse", si usted dice y advierte que no la molesten más que para casos importantes.



—¡Oia... aquí ya estuvimos: reconozco las latitas...!



Lidia Blanca Barreiro:

de corredora de autos a colectivera de la línea 542...

NO es la primera vez que AUTOCLUB descubre a una mujer que conduce complicados colectivos. No hace mucho tiempo descubrimos a otra bonita muchacha que lo hace muy bien. Pero la de hoy, conductora del colectivo de la línea N° 542 que va de Lomas de Zamora al Puente de la Noria, tiene antecedentes que ponen orgullosa a cualquier mujer: LIDIA BLANCA BARREIRO, 40 años, madre de dos hijos, en Santiago del Estero corría carreras de regularidad y en Río Hondo trabajó mucho tiempo como conductora del famoso trencito Vicki y de ómnibus locales.

De allí, justamente, la "importó" el dueño de la línea 542, cuando supo y comprobó sus condiciones, su ánimo, su profesionalismo, y sus ganas de ganarse la vida.

La encontramos con el Jefe de Personal de la Compañía La Paz, señor Florentin, quien asegura que, una mujer conductora de colectivo como Lidia Blanca por cierto que "es realmente una buena adquisición, porque, desde que empezó, el 1° de enero, demostró gran conducta, profesionalismo... y eso siempre es buen negocio para todos". Le preguntamos al inspector Máximo Rodríguez cómo se desenvuelve una mujer ante el volante y atendiendo al público, cobros, boletos...:

—Muy cumplidora... Realmente, ¡muy cumplidora!

El señor Florentin asegura que Lidia Blanca, además, cumple una misión social, porque "cuando los pasajeros la ven manejando, tan temprano (Lidia Blanca toma servicio de las 4 de la mañana hasta las 13), aunque no quieran se despiertan. La ven y se les aclara la mente..."

40 años inquietos y bonitos, tomando muy en serio una profesión que lo es, pero que también permite atender a los hijos, andar de compras y soñar haciendo pintura en serio. Marplatense de origen, segura de lo que quiere, no tiene mayores problemas. En todo caso, le sobra humor para pensar en serio. La gente se deja llevar...



¡ES FATAL!

Una conductora es casi siempre acusada... por los hombres

SE han hecho estadísticas a propósito. Y los estudios demuestran que los hombres reniegan ¡todavía hoy! de las que manejan un auto. Veamos cómo reaccionan en algunos casos:

Un tapicero (38 años)

—Hay incapaces ante un volante, tanto entre hombres como entre mujeres.

—¿Usted qué les reprocha a ellas?

—Que salgan con el coche para ir a pasear o para estacionar en cualquier parte y para molestar. Yo cuando ando con el coche es por trabajo.

—Cuando usted maneja, ¿prefiere estar al lado de un hombre o de una mujer?

—Yo tengo una radio. La enciendo desde que subo. Y lo demás no me importa.

Un chófer de taxi (58 años)

—Uyyy... se arriesgan demasiado. No respetan los reglamentos. Si en un lugar no se puede girar, ellas dan vuelta sin importarles nada.

—¿Son aptas para manejar un taxi?

—Ah, aquí no tengo nada que decir. Respetan las ordenanzas. Tienen miedo.

—¿Prefiere tener a su lado a un hombre o a una mujer, cuando maneja?

—Vea, yo veo gente que anda besándose... es ilógico, una barbaridad...

—Puede ser que se amen...

—No, no, no lo admito. Y cuando viajan mujeres solamente y es mujer la que maneja, se ponen a discutir y no se ocupan para nada del tráfico.

Un tintorero (32 años)

—Las mujeres manejan mucho peor que los hombres... ¡evidente!

—¿Por qué?

—Ellas nunca saben adónde van.

El chófer de un camión (26 años)

—Y usted sabe: hoy tiene que saber conducir todo el mundo.

—Es cierto. ¿Piensa que las mujeres manejan mejor o peor que los hombres?

—¡Y...! Yo creo que son iguales... Hay quién maneja con los pies y otros que conducen bien... En las mujeres, igual.

Un contralor municipal (49 años)

—Yo siento que cuando manejo y me encuentro de repente con una mujer adelante del coche, desconfío. ¿Sabe por qué? Porque nunca se sabe: si está a la derecha, va a girar a la izquierda. Si está a la izquierda, seguro que va a dar vuelta a la derecha. De todos modos, en las calles de Buenos Aires dan la apariencia de ser mucho más tranquilas manejando que los hombres.

—¿Cuándo usted maneja, prefiere tener a su lado a una mujer o a un hombre?

—Mi mujer no me molesta. Manejo tan bien con ella como cuando voy solo...



TAMBIEN AQUI:

¡Silencio, por favor!

EN todas partes del mundo se está llevando a cabo una campaña en contra de los ruidos. Esos ruidos de la calle que terminarán, si no los frenamos a tiempo, por enloquecernos a quienes vivimos en la ciudad. Pero los ruidos, esos ruidos que con los coches mal manejados ya están haciendo la vida imposible al ciudadano, también están llegando al campo. A esas hermosas villas que hasta ayer nomás, eran el paraíso con el que soñábamos para vivir.

Una comisión argentina ha comenzado, también entre nosotros, su cruzada de vida feliz: ¡haga menos ruido, por favor! Unámonos a ella y, para comenzar, dominemos la impaciencia, cerremos despacio las puertas, hablemos en voz baja, bajemos el tono de la radio y de la televisión, apoyemos delicadamente las cosas, no las tiremos contra el piso y sobre todo y por favor... ¡POR FAVOR!: ¡No toquemos bocina! Será una buena fórmula para vivir un poco más tranquilas, más sanas, más felices... ♠

el gato

(BAILE POPULAR NORTEÑO)

por
RAFAEL CANO
PARA AUTOCLUB
Ilustró D. Villafañe

Rafael Cano, autor de esta nota, fue un destacado escritor costumbrista y un fervoroso investigador del pasado de su tierra natal: Catamarca.

Con acendrado amor le dedicó sus mejores energías, estudiándola en sus más diversos aspectos: tanto su geografía como su historia. Los usos, costumbres, supersticiones y artesanías de las gentes de los remotos pueblos de la campaña del noroeste tuvieron en él a un estudioso atento y un intérprete lúcido y veraz.

Falleció el 10 de noviembre de 1970. Este trabajo que a continuación publicamos, tiene, así, carácter de póstumo, e iba a formar parte de su libro inédito: "A raja cincha". Es un justo homenaje a su memoria.

Don Rafael Cano publicó las siguientes obras: "Del tiempo de ñaupa", "Historia de la morenita del valle", "Geografía de la provincia de Catamarca", "Tradiciones del noroeste argentino", "Historia del Colegio Nacional de Catamarca", "Raspas de la paila", "Médicos, sangradores y curanderos residentes en Catamarca durante el ochocientos", "Historia de Catamarca" y "Catamarca del ochocientos". También escribió libros de lectura para escuelas primarias.

Este baile de parejas sueltas, se halla actualmente muy de moda. Basado en la opinión de viejos vecinos radicados en el norte argentino y de escritores extranjeros que visitaron la región, como asimismo de un núcleo de militares argentinos, deduzco que era típico de los habitantes de la campaña y que tardó en ser aceptado por la sociedad distinguida de la ciudad de Catamarca.

Pero como historiadores y folkloristas, no ahondaron los motivos de este "desaire" voy a comentarlo, de acuerdo con los antecedentes que pude reunir.

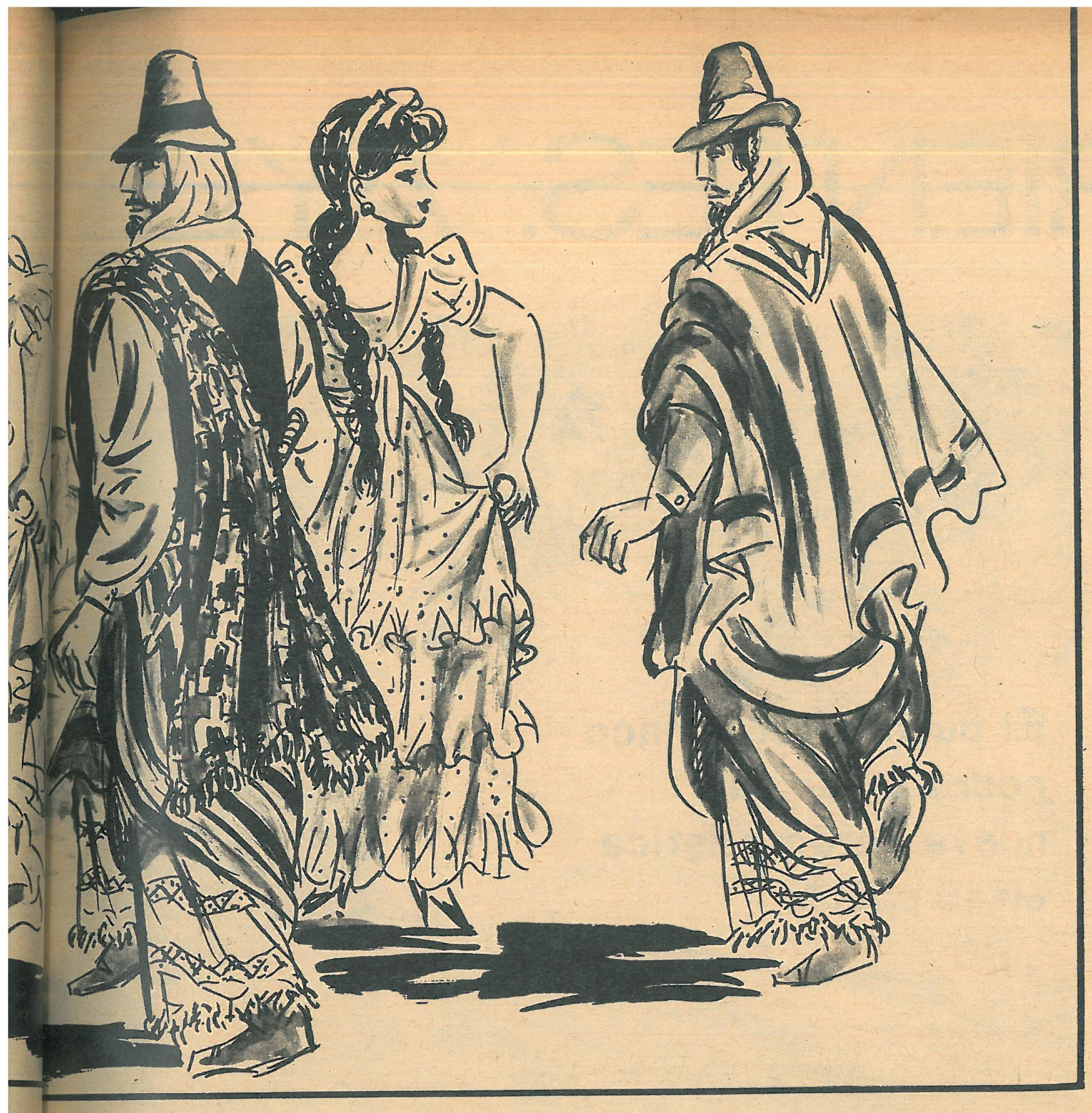
El primero que informa sobre este baile (danza) etc., es el escritor H. G. Johnnson, en su libro intitulado: "Vacaciones de un inglés en la Argentina" [1], quien en la pág. 106, refiere que visitó la ciudad de Catamarca en el año 1857, de paso para los yacimientos de cobre de Andalgalá y agrega que hallándose en la ciudad de Catamarca, una noche, después de cenar, asistió a la tertulia de don Samuel, donde tuvo oportunidad de escuchar a las señoritas tocar el piano admirablemente para ser aficionadas [2], después de lo cual bailaron *polkas y cuadrillas*. "Francamente —dice— esto último me desilusionó, porque esperaba apreciar algunas danzas autóctonas, como el *malambo* y el *gato*. Consolóme sin embargo don Samuel, diciéndome que más tarde podría observarlas en los distritos del centro de la provincia, *porque en la ciudad no se permitía sino danzas europeas.*

SUPUESTO ORIGEN DEL GATO

Resulta sensible, que mister Johnnson no aclarara en qué se fundaba para afirmar que el baile el gato era autóctono de Catamarca.

Pero ajustándome a la tradición oral, cinco años más tarde, las costumbres de los catamarqueños no habían variado, como se desprende de la opinión de varios militares argentinos, que también creían que este baile era oriundo de la región.

En efecto; el cinco de setiembre de 1862, llegó a la



capital de Catamarca, el Comisionado Nacional, doctor Marcos Paz [3], con la misión de solucionar el pleito político surgido entre los partidos en lucha: federales y liberales. A más de su Secretario doctor Saturnino Laspiur, le respaldaba el Batallón 6º de Línea, 500 hombres de caballería y que además conducía dos piezas de artillería.

De acuerdo con comentarios locales, el Comisionado Nacional tenía instrucciones de desplazar del gobierno a los federales e imponer como gobernador de Catamarca a un dirigente del partido liberal.

El doctor Paz permaneció en la ciudad de Catamarca, aproximadamente un mes, período durante el cual consiguió salvar las divergencias existentes e hizo elegir gobernador al señor Ramón R. Correa (liberal).

Concluida su misión, anunció al vecindario que el 5 de octubre se alejaría con rumbo a La Rioja y que se despediría con varias salvas de artillería.

DESPEDIDA A LA INTERVENCION

La víspera de su partida, por la noche, el gobernador Correa dio una recepción en su domicilio a la cual fueron invitados los principales dirigentes liberales, jefes y oficiales y damas de la sociedad local, entre las cuales puedo citar algunas cuyos nombres tomé de crónicas periodísticas: señoras Neófita Augier de Correa, esposa del gobernador electo, Bernardina Augier de Cano, Servanda Chamorro de Castro, Elvira Rivas de Ruzo, Elvira Bascoy de Torres y las señoritas: Pastora y Desideria Herrera, Carmen Ares, Rosario Villafañe, Celestina Recalde, Justina Soria, Eduviges Olmos, Petrona Boter, Eudosia Espeche, Ignacia Correa y Javiera Herrera, estas dos últimas, conceptuadas como las más lindas de su tiempo.

La tradición oral refiere a la vez que los jefes y oficiales del Batallón 6º de Línea, llamaron la atención de las catamarqueñas por sus vistosos uniformes. Durante la recepción, los visitantes sufrieron una decepción porque se *repitió* lo que *describe* mister Johnnson en su citado libro.

Parece que a los pocos días del arribo del doctor Paz, se difundió la versión (que posiblemente los propios interesados la hicieron circular), de que el teniente coronel Arredondo y su ayudante Manuel Merello, eran hábiles *zapateadores* y que se destacaban especialmente en *bailar el gato.*

Al constatar estos jefes, que en la reunión se repetían las *polkas y cuadrillas* se consideraron disminuidos, porque no se les brindaba la oportunidad de destacarse como *zapateadores*...

Informado el director de la orquesta —que estaba integrada por guitarristas, violinistas y arpistas— hizo ejecutar *un gato*, de esos que cuentan las comadres de mi tierra natal, que levantan hasta los muertos...

Con los primeros acordes, Arredondo y Merello se pusieron de pie e invitaron a bailar a dos señoritas, las cuales no aceptaron la invitación, expresándoles: "que el gato no era un baile de salón, sino de pueblo...".

Por lo tanto, comprobamos que hasta ese año, no se bailaba en las reuniones de sociedad distinguida de Catamarca.

INCORPORACION DEL GATO

Un cuarto de siglo más tarde, llegó otro escritor: Ernesto William Vite, que en su libro "A Young Naturalism and the Argentine Republic" (Vol. 11, pág. 95) expresa: "que visitó Catamarca en 1881 y asistió a un magnífico baile en la Escuela Normal".

Los invitados se congregaron a temprana hora (9 de la noche) para bailar sobre el inocente suelo hasta las cuatro de la mañana del día siguiente.

El programa se componía, más o menos de veinticinco "cuadrillas incluidos los señoriales lanceros, valses y *el gato, baile popular* norteño".

Tampoco explica este autor, en que se basaba para afirmar que el gato era típico de la región; pero en cambio, de su descripción, resulta que ya en 1881, había sido aceptado por la sociedad catamarqueña.

Pero en cambio, como investigador de las costumbres regionales, llegó a la conclusión, de que *el gato* no solamente era oriundo de Catamarca, sino también de todo el norte argentino.

Asimismo, dejó constancia que hasta el año 1920, en las reuniones de la sociedad catamarqueña, sólo se estilaba que lo bailaran una o dos parejas.

Esta copla popular a mi juicio lo confirma:

Para bailar el gato
se necesitan cuatro;
dos muchachas bonitas
y dos mozos guapos!...

Siendo muchacho, era infaltable a los bailes que se realizaban en el Club Social de Catamarca. Ya próxima a terminar la reunión, uno de los concurrentes pedía en alta voz: "gato", y en el acto, una o dos parejas a lo sumo, salían a bailar, pero nunca en conjunto como se acostumbra actualmente. ♠

[1] Edición del año 1862.
[2] En el año 1888, el profesor de música D. Luis Banfiglio, editó en Catamarca un álbum intitulado: "Feliz Año Nuevo", que contiene siete piezas de música nativista, en las cuales figura "El Gato", no obstante constarle que sólo se bailaba en campaña.
[3] El doctor Paz fue vicepresidente de la Nación.
[4] Archivo del Ministerio de Guerra.

CORRIENTES: AYER

Corrientes tiene, sobre todo, el paisaje del río. Por el río llegaron a ella los fundadores y, creada al amparo de la Santa Cruz, la establecieron allí, a mitad de camino entre Asunción y el Río de la Plata. El Paraná la separa de Resistencia que, en cambio, es una ciudad de la tierra y miró siempre hacia la tierra. Ahora un puente las unirá y es posible que por el puente se unan también los dos criterios que son las dos caras de nuestra Argentina: el afincamiento en la tradición y el afán de futuro. Porque en el recodo donde Corrientes fue fundada, el Paraná decide su camino hacia el mar y muy cerca de allí se le une el Paraguay que le trae el misterio de la selva y una realidad íntima americana.

La ciudad residencial mira al río, se extiende a lo largo de su costanera; si uno penetra por cualquiera de las calles laterales se encuentra en seguida con el hermoso pasado: casas del siglo XVIII y XIX, ese pasado celosamente conservado en Santa Ana, pintoresco pueblo a pocos kilómetros de la ciudad, donde el tiempo se ha detenido hace doscientos años por voluntad de los hombres que han querido preservar el recuerdo y conservan a la aldea como museo. Al pisar con temor y reverencia las gastadísimas baldosas de la pequeña iglesia de Santa Ana y levantar la vista con más temor que reverencia hacia las carcomidas vigas, uno lamenta que en Itatí no se haya hecho otro tanto y que la vieja iglesita, centro de la devoción de los fieles correntinos a través de muchas generaciones, haya sido reemplazada por un templo grandioso, imitación de la basílica de San Pedro, en cuyo interior no debe sentirse tan a gusto la virgen morena.

Caminando por las calles de Corrientes, después de flanquear sus dos plazas y visitar la iglesia de San Francisco y la Catedral, que presiden una y otra, llegamos al centro, ruidoso, abigarrado. Allí está la Corrientes de hoy, allí y en sus espléndidas rutas y en las plantas industriales de los modernos establecimientos. Pasado y presente se contraponen en todas partes. De Santa Ana e Itatí hemos ido a almorzar al modernísimo motel de Paso de La Patria. Allí, durante el almuerzo, los amigos correntinos nos hablan con entusiasmo de la pesca del dorado que atrae a los turistas norteamericanos.



El puente con Chaco podrá crear una nueva característica en su pueblo

Junto a la costa del río Paraná se extiende el parque Mitre de la ciudad de Corrientes con su

LAS CAUTIVAS CORRENTINAS

De vuelta a la ciudad nos llevan al parque costanero. Allí se levanta el monumento a Mitre, que también mira al río. Pero en el basamento un grupo de mujeres de piedra parecen encaminarse hacia la ciudad. Son las cautivas correntinas y el profesor Manuel Cabral, que nos acompaña, nos cuenta su historia. Las estatuas representan a las cinco señoras correntinas, esposas de funcionarios o jefes militares, que en el comienzo de la guerra de la Triple Alianza fueron llevadas como rehenes al Paraguay. Encabeza el grupo una figura envuelta en velos; es Toribia de los Santos de Sosa, mujer del comandante de la zona, la única que no volvió a su tierra porque falleció víctima de una epidemia de cólera que diezmaba al ejército paraguayo durante su retirada a través de la selva en la última etapa de la guerra. Y fue ella, precisamente, doña Toribia, quien dio la altanera respuesta a sus captores, cuando en el primer momento se había decidido esperar la respuesta de los maridos prófugos que habían ido al interior de la provincia para organizar las fuerzas en esas confusas primeras horas de la guerra. La detención de las señoras tenía por objeto el canje de ellas por el de sus maridos, más interesantes desde el punto de vista estratégico. *Si nos van a llevar* —dijo entonces doña Toribia— *llévennos ya mismo. Ninguno de nuestros hombres se entregará por salvarnos. Corrientes los necesita más que a nosotras.*

Otra de las cinco mujeres lleva de la mano a un niño de cinco años. Es doña Jacoba La Plaza de Cabral, abuela paterna de quien nos hace el relato. Y el niño es su padre, que ocupó luego una destacada posición en la provincia y a quien los invasores paraguayos permitieron ir con la madre porque en el momento en que fueron apresadas las damas co-

Y HOY

por
MARIA
ANGELICA BOSCO
PARA AUTOCLUB

hermosos jardines y arboledas.

rrentinas tenía pocos meses de edad.

Las cautivas correntinas fueron liberadas al final de la guerra. Vivieron esos cinco años en Asunción primero y luego se vieron obligadas a seguir al ejército del mariscal López en su retirada. Pero nunca tuvieron un motivo de queja para sus captores, quienes las trataron con hidalguía y deferencia. Porque —agregaba el profesor Cabral—, el pueblo correntino y el pueblo paraguayo son hermanos por la sangre y el enfrentamiento de las dos naciones se debió a razones políticas extrañas a la esencia de sus naturalezas.

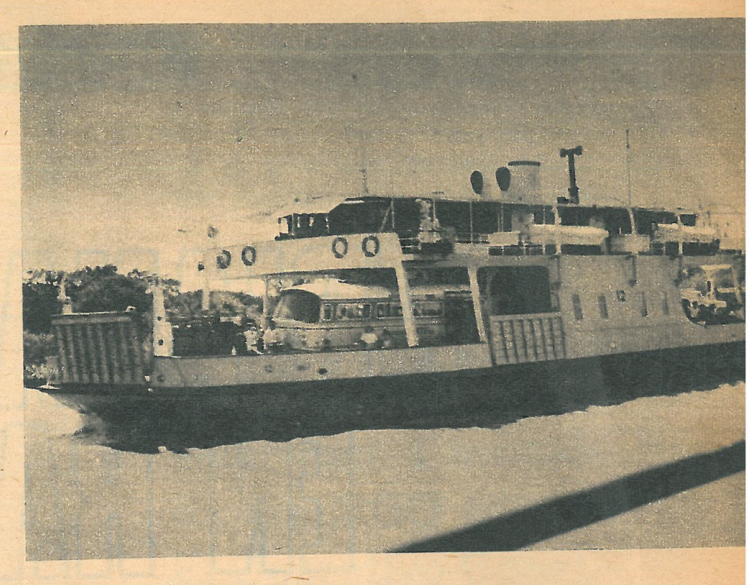
Es emocionante, en el relato, la descripción del retorno de las cautivas. Toda Corrientes las esperaba en el puerto, descendieron del barco que las traía pobremente vestidas con sus *"tipoys"* y descalzas y en silencio, sin saludar a sus familias y amigos, sin cambiar una sola palabra con nadie, caminaron hasta la iglesia de San Francisco. Cumplían así la promesa común hecha a la Virgen de la Merced si alguna vez les concedía la gracia de regresar a sus hogares.

MIRANDO HACIA EL FUTURO

El relato contado en una mañana calurosa, pesa sobre nosotros con su fuerza evocadora y heroica. El profesor Cabral nos muestra después las siete corrientes que figuran en el escudo de la provincia como siete puntas de lanza. Son los ríos de la tierra que van hacia el Paraná. Volvemos al presente, desde otra realidad. La ciudad no duerme en el bochorno de la media mañana. La vegetación del parque nos recuerda la selva tropical no tan lejana. El ajetreo de sus calles nos advierte que muchos menos lejanos son los problemas de hoy. Admiramos los patios tradicionales de las casas patricias donde el calor y la quietud parecen brotar de la vegetación exótica y donde uno tiene miedo de despertar el silencio de los cuartos poblados de voces ya calladas. Pero ya se alzan en el centro de la ciudad las modernas casas de departamentos con aire acondicionado y otras voces nos hablan del presente correntino en la sala modernísima de *El Litoral.* La juventud correntina mira hacia la actualidad.

Contamos nuestro placer de la noche anterior cuando cruzamos el río de regreso de una corta excursión a Resistencia, la lancha silenciosa, la luna en el agua, la quietud y el andar lento, todo eso... *"Todo eso está bien como emoción* —nos dicen—, *pero la gente necesita ir y venir y el puente que acabará con esos viajes románticos e incómodos, es lo indispensable."*

Nos rendimos ante la evidencia y nos prometemos guardar el recuerdo del cruce a la luz de la Luna como bonito e innecesario regalo. ♠



La balsa (arriba) que une Corrientes con Chaco y maqueta del puente (abajo) que la reemplazará, y que dará nuevas características a esta importante región.



Automovilismo Deportivo

INDIANAPOLIS EN RAFAELA

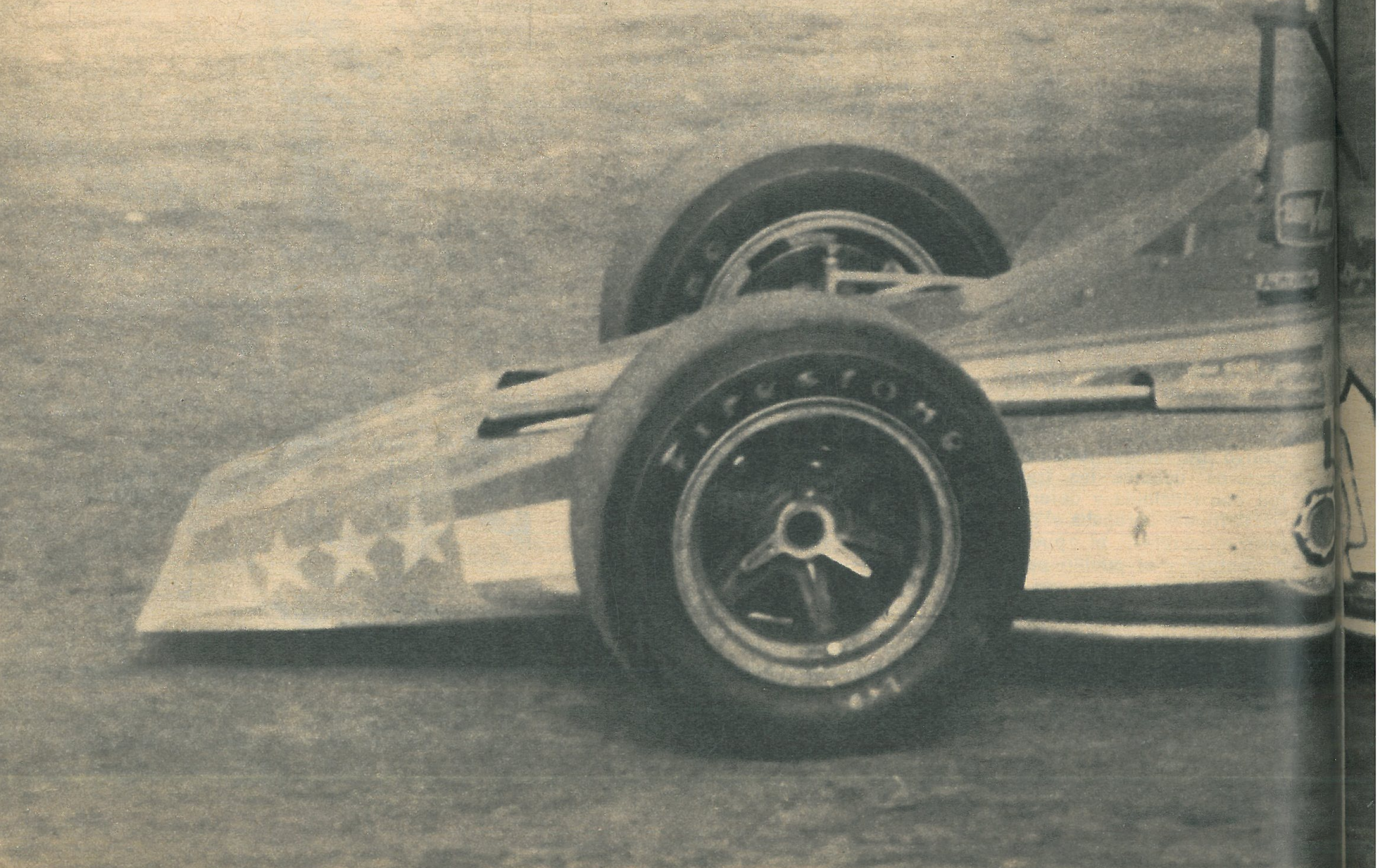
por **GILBERTO J. RIEGA** — PARA AUTOCLUB - Fotos del autor

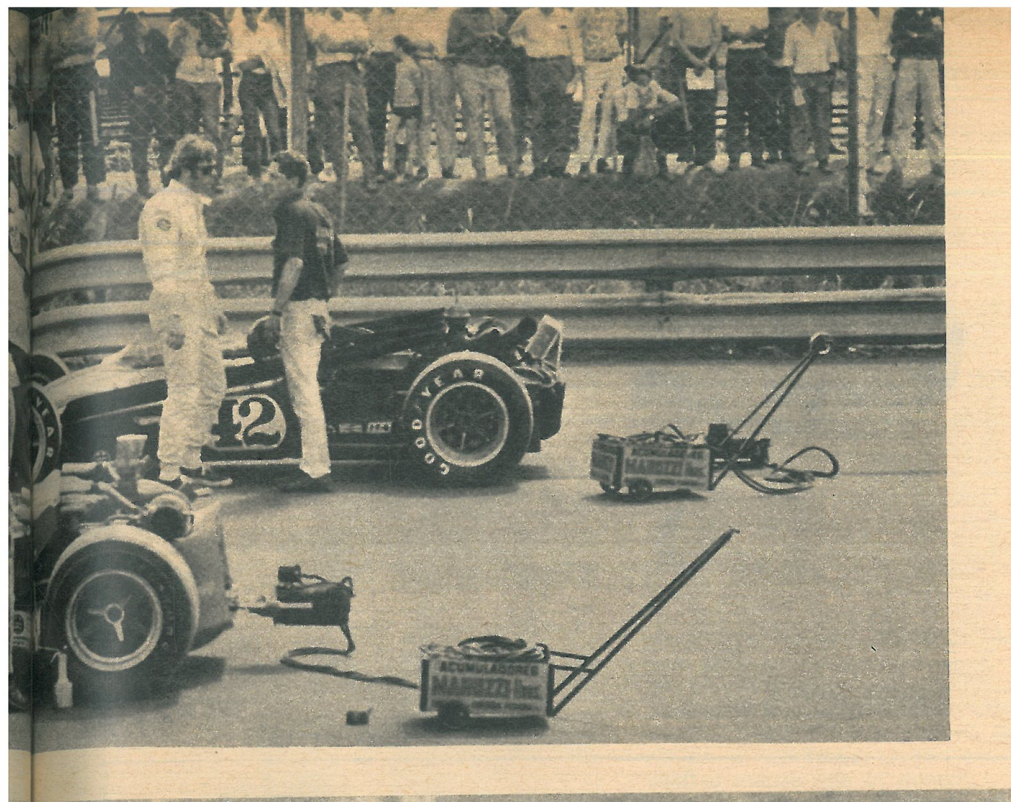
El operativo *Rafaela-300 Indy*, como su organizador, el Club Atlético de Rafaela, denominó a la carrera, significó lisa y llanamente un trasplante de velocidad, para lo cual una organización completa se trasladó desde Norteamérica, incluyendo en la "mudanza" (transitoria, por supuesto) los coches, los pilotos, los reglamentos, las modalidades operativas, las virtudes y los defectos.

El trasplante significó la previa preparación del destinatario, lo que movilizó a las fuerzas vivas de la ciudad de Rafaela y de la provincia de Santa Fe, en una entusiasta carrera contra el tiempo y las dificultades, carrera que fue ganada por los humanos presentando un escenario en el cual las visitas pudieran desarrollar sin tropiezos el tipo de competencia que el público norteamericano prefiere.

UNA CIUDAD DE FIESTA

El operativo incluyó una ambientación ciudadana como pocas veces se





Hora 15.20: Los coches ya están en la línea marcada en la pista, de acuerdo con su orden de clasificación. En primer término se ve el Turbo Ford de Lloyd Ruby y detrás el Offenhauser de Swede Savage, quien finalizaría quinto en las 300 Millas.

Un "Trasplante" de velocidad. Emoción en las 300 Millas. El Operativo Constituyó un gran Suceso

ha visto para una carrera de automóviles. Realmente puede decirse que en el período de la carrera, que por supuesto incluyó más de una semana, Rafaela fue otra en su exterior, aunque el fervor de su gente fuera el mismo que en la época de las tradicionales y más nuestras *500 Millas*.

No es la primera vez que los autos de Indianápolis salen de su tradicional óvalo de ladrillos (que no es óvalo ni es de ladrillos) a competir en el extranjero.

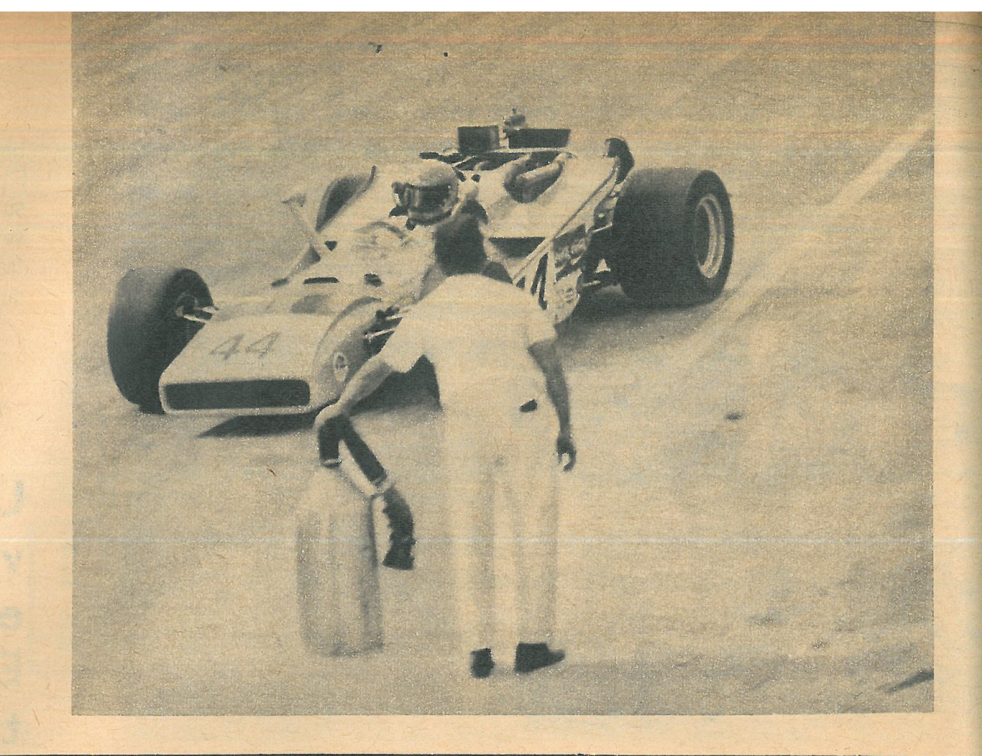
Al pasar se puede recordar que compitieron en el autódromo de Monza usando la curva peraltada de alta velocidad, en una especie de confrontación técnico-deportiva llamada algo así como la *"Carrera de dos Mundos"*. En esa oportunidad los coches americanos batieron a los europeos, tal vez y precisamente porque la pista elegida se adaptaba mejor a su diseño. Pero esa visita no se repitió, sin llegar a saberse con exactitud si el problema fue técnico, deportivo o financiero.

Rafaela preparó para este evento su tradicional pista, en la cual realizó una gran inversión con el propósito de ampliarla, mejorarla y adecuarla a los *standards* de funcionalidad que las visitas preferían. En ese sentido no mereció objeciones y los coches pudieron rodar al máximo de sus posibilidades.

PRIMERA SERIE

La diagramación indicaba la realización de dos series de 150 millas cada una, estableciéndose el ganador por suma de tiempos.

El único argentino que participó, Carlos Pairetti, sale del box luego de un reabastecimiento. Condujo bien, adecuándose a sus apoyos mecánicos.



La largada, en marcha los coches y en velocidad precedidos por un coche puntero, sería la genuina partida tipo Indianápolis, y los coches se encolumnaron en filas de dos y luego de varias vueltas de calentamiento y para permitir la incorporación de algunas máquinas que habían tenido dificultades en la puesta en marcha, el *Fiat 1600 sport* que ofició de largador se apartó y el pelotón, rugiendo y levantando el polvo de la pista, quedó en libertad.

El mejor tiempo en las pruebas de clasificación correspondió a Lloyd Ruby, y por lo tanto, en el lugar de la cuerda mantuvo el liderazgo del

Pese a que nuestro automovilismo deportivo ha estado siempre más cerca de lo europeo, la gente de Rafaela miró, desde sus inicios, hacia el *Indianápolis Motor Speedway*, con ganas de hacer algo similar a lo que allí ocurre anualmente. Luego de un titánico esfuerzo, digno del mayor elogio, consiguió poner sobre su óvalo peraltado 28 máquinas de la categoría *Championship* y pilotos estadounidenses que, junto a nuestro Carlos Pairetti, se disputaron los puntos y los dólares de la primera prueba del año 71, incluida en el Campeonato Norteamericano de la especialidad. Para ello fue necesario adecuar el circuito y las instalaciones que lo complementan a las exigencias de un muy serio y eficiente equipo de contralor, que trajo el U.S.A.C.

Once automóviles estaban equipados con motores *Ford*, especiales para competir. Sólo uno de ellos, el Nº 51, no llevaba turbocompresor, por lo que su cilindrada era de 4.100 cc., mientras los diez restantes equipados con dicho adminículo, totalizaban los 2.600 cc. reglamentarios.

Seguían en importancia numérica —y mecánica— ocho máquinas impulsadas por el cuatro cilindros lineal, también de 2.600 cc. y turboasistido, de la tradicional marca *Offenhauser*.

Siete eran *Chevrolet* de 5.200 cc., derivados de motores de gran serie y con árboles de levas en el block, y de los dos restantes, uno era un motor *Rambler* de 3.300 cc. con turbocompresor y el otro una turbina adaptada al actual reglamento, o sea con su boca de admisión considerablemente reducida.

De este parque automotor se destacaban netamente los *Ford Turbo*, de los equipos de Parnelli Jones (Al Unser y Joe Leonard) y del *Gene White Co.* (Lloyd Ruby y Cale Yarborough), y los *Offi Turbo* de Dan Gurney (Bob Unser y Swede Savage), de la *Leader Card* (Mike Mosley) y de *Brawner & McGee* (Roger McCluskey). A ellos seguían, en orden de posibilidades mecánicas, los restantes *Ford* y *Offi* equipados con el famoso turbocompresor, quedando únicamente como complemento numérico, el muy lento lote —comparativamente hablando— integrado por los *Chevrolet varilleros*, el *Ford* de cuatro litros, el *Rambler* y la *Turbina*.

Cuando se dio por finalizada la primera serie, Al Unser llevaba 30" de ventaja sobre el Nº 12 de Ruby; un giro completo sobre el 4 de Mosley, el 42 de Savage, el 41 de McCluskey, el 15 de Leonard y el 17 de Rutherford; dos sobre el 21 de Yarborough, el 7 de Johncock y el 94 de Warren, y tres sobre el 16 de Bettenhausen y el 44 de Carlitos Pairetti, ubicado así honrosamente en la 12º posición, con un carro que no daba para mucho más.

El accidente ocurrido merece un análisis especial. Se cruza el coche de Ruby al salir de la cabecera norte, y luego de un doble trompo roza la valla exterior ya casi sin fuerza, gracias a la destreza de este "viejo genial" que, como si nada, sigue en carrera. Detrás de él, el 94 de Warren, presumiblemente por haber pisado aceite derramado por Ruby, comienza a subir descontroladamente el peralte, embistiendo con violencia la baranda, luego de un prolongado derrape. En el impacto, la máquina se incendia y completando el trompo, va a detenerse sobre la cuerda interna, al mismo tiempo que su piloto salta de entre las llamas con algunas quemaduras en manos y cuello, que hubiese evitado utilizando un equipo completo de ropas antiflama, pues, sorprendentemente, no llevaba ni guantes ni capucha de ese material. Pese a la eficiente labor de los equipos de auxilio durante muchos minutos, las lenguas de fuego seguían emergiendo del coche de Warren, mientras el resto cumplía dos vueltas bajo luz amarilla, conservando sus posiciones y pasando lentamente por el lugar, excepción hecha de Dick Simon (Nº 10), quien estuvo a punto de ocasionar una tragedia. Aquí se detuvo la carrera.

Una hora después con las máquinas encolumnadas de acuerdo con su ubicación en pistas en el momento del accidente, fue reanudada con un planteo bastante similar a lo visto hasta allí, para darse por finalizada cuando se cumplían 50 vueltas efectivas a tren de carrera, por falta de luz natural para llegar a las 53 estipuladas. Fue otro contundente triunfo de Al Unser, patrón indiscutido de este "métier" tan singular. Además de su impecable conducción, contribuyeron al éxito, en primer lugar, su velocísimo y confiable *Colt-Ford* y un equipo técnico de primer orden, que lo respaldó como pocas veces es dable observar y sin el cual no resultaría posible una seguidilla de triunfos como los que viene logrando esta gente, a cuya cabeza se encuentra el experimentado y muy popular Parnelli Jones.

Los objetivos primordiales tenidos en vista por el Club Atlético de Rafaela se cumplimentaron totalmente, ofreciéndose un espectáculo de real jerarquía, que seguramente será el punto de partida para empresas mayores.

Independientemente del mayor o menor grado de europeización que puedan tener quienes se interesan por esta actividad, resultaría muy torpe no reconocer los méritos indudables, técnica y deportivamente hablando, que posee esta clase de automovilismo norteamericano.

Si Rafaela construyó un óvalo de alta velocidad es porque su meta es ésta, y habiendo ingresado en el círculo de los grandes de la especialidad, sólo cabe esperar que continúe dentro del mismo, por más que siga siendo única en el país (quizá allí pueda radicar el éxito), o bien su ejemplo sea imitado por instituciones nacionales similares.

CARLOS DEL FORNO (h)



Al Unser con su Turbo Ford en la zona de boxes. Dominó ampliamente, sin dejar dudas sobre su capacidad conductiva ni sobre la potencia de su coche.

lote por cinco vueltas, seguido por su escolta en la clasificación, Swede Savage.

Los hermanos Unser (Al y Bobby) tuvieron suerte distinta. Bobby debió abandonar, de entrada nomás, cuando seguramente un pistón se perforó y la humareda anunció, ya desde lejos, no sólo el tipo de falla sino también lo irreparable del daño. El único argentino que participó, Carlos A. Pairetti, clasificado en el lugar 17º para partir, y con un coche de evidente menor potencia, llevaba una marcha regular y estaba oscilando alrededor del décimocuarto puesto.

La carga obligatoria de combustible mostró distintos enfoques. Algunos rapidísimos (Al Unser, por ejemplo), con una adecuada asignación de personas para cada tarea, y muchos otros realizados en mayor tiempo y que no revelaban precisamente eficacia alguna.

Por supuesto, la carga de combustible introdujo variantes en las posiciones, transitoriamente al menos, y así fue como punteó durante unas vueltas Mike Mosley, sólo para ser nuevamente superado por Al Unser, que en la quinta vuelta pasó al frente y allí se mantuvo hasta detenerse a repostar. El promedio estaba levemente por debajo de los 270 km/h, y la emoción siguió corriendo a cargo de Unser, Ruby y Mosley, quienes finalizaron así, aunque Mosley con una vuelta menos. Pairetti terminó la serie en el duodécimo lugar, con tres vueltas menos que el puntero.

SEGUNDA SERIE

Para la largada de esta batería ya se apreciaban los problemas derivados de los abandonos de la primera. Al respecto cabe señalar que dentro del material que vino, existieron variadas gamas de calidad y al par de lo muy bueno, apareció también lo opuesto, no sólo en la concepción sino hasta en los aspectos de mantenimiento y atención mecánica.

La largada fue un calco de la anterior, con el detalle de que la luminosidad ambiente disminuía a ojos vista, producto de un estado tormentoso del tiempo, que llegó incluso a descargar una lluvia, afortunadamente muy ligera, sobre la pista.

Lloyd Ruby picó en punta y fue superado luego de la primera vuelta por Al Unser. La carrera prometía tener su trámite normal, cuando un despiste de Ruby contra el guard-rail generó la primer emoción en el público. Poco después, en la misma curva, pero sin conexión con el incidente anterior, Bentley Warren chocó contra la contención exterior y su coche despedido por el impacto, cruzó la pista y comenzó a incendiarse. El piloto escapó a tiempo de la máquina y salió con escasas quemaduras, como resultado más bien de la buena suerte y no tanto de la vestimenta, no del todo adecuada a nuestro juicio.

La carrera se suspendió y en el interín, para asombro de quienes estamos acostumbrados a otro tipo de carreras, se cargó combustible, se arreglaron los coches e incluso los pilotos se dedicaron a sus cosas. Luego de una pausa de casi una hora, el pelotón reanudó la prueba y poco después, antes de completarse la distancia originalmente fijada, finalizó la segunda batería.

El primero y segundo lugar fueron ocupados por los mismos hombres que triunfaron en la primera serie: Al Unser y Lloyd Ruby, mientras el tercer lugar quedó para Joe Leonard y la marca Ford puso sus coches al frente. Estos tres corredores también serían los ganadores de los tres primeros puestos de las 300 millas Indy, de acuerdo al reglamento particular de la prueba.

CONCLUSIONES

No hay ninguna duda de que el tipo de automovilismo que se mostró, es diferente a lo que estamos acostumbrados a ver.

No hay ninguna duda de que, en función de lo que podía esperarse, el operativo "Indianápolis en la Argentina" funcionó bien.

No hay ninguna duda de que a pesar del concepto diferente de manejo al cual están obligados los pilotos norteamericanos (por el tipo de circuito que usan y por el tipo de coche al que obliga el circuito) son virtuosos y también lo serían con la necesaria aclimatación, en carreras del tipo Grand Prix.

Pero, siempre hay un pero, si bien dijimos al comienzo que esto fue un "trasplante de velocidad", sólo falta saber si el organismo que recibió el trasplante lo acepta o lo rechaza. El tiempo lo dirá. ♠

Automovilismo Deportivo

FORMULA 1 EN EL

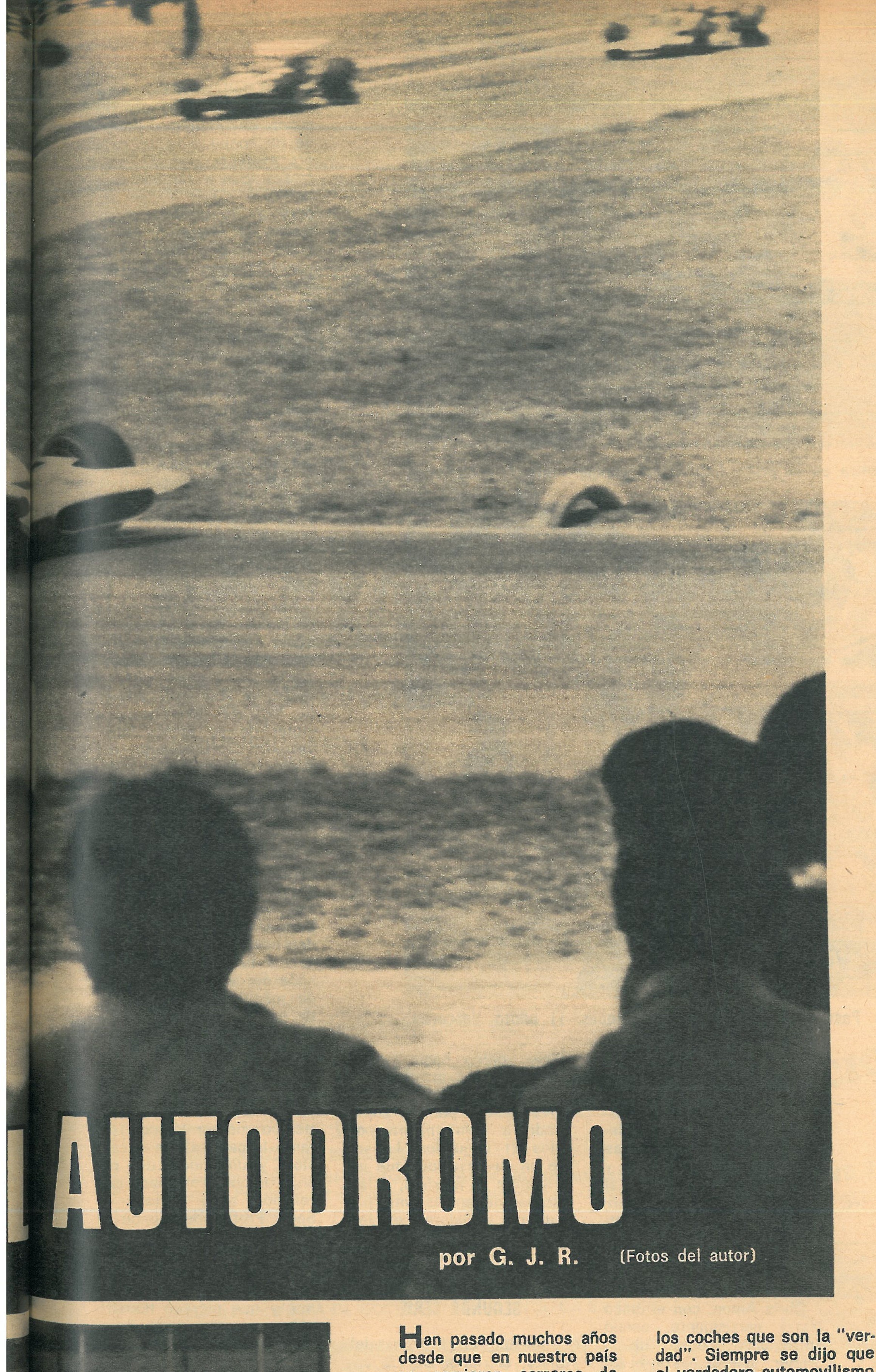
Una Excelente Organización. Buen Desempeño de los Ases de la Velocidad en la Emocionante Categoría de Mayor Cilindrada

El Matra de Chris Amon comienza un tramo de aceleración. Va hacia el tobogán.

•

El Surtees de Stommelen, que tuvo que abandonar prematuramente. Lástima.





AUTODROMO

por G. J. R. (Fotos del autor)

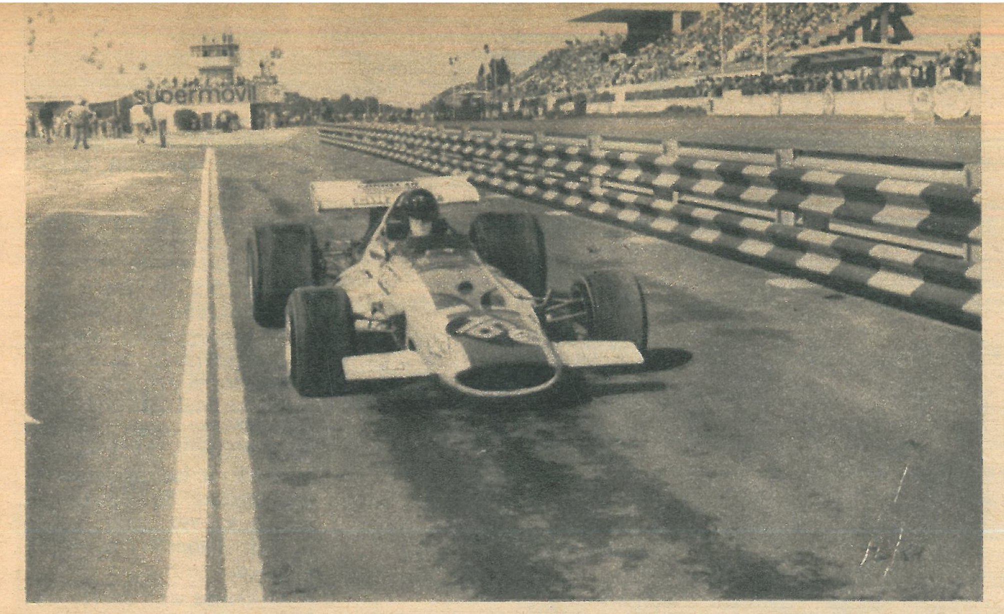
Han pasado muchos años desde que en nuestro país se corrieran carreras de fórmula 1 con puntaje para el *Campeonato Mundial de Conductores*. Y esta escena, que se repitió como preludio de un año 72 que esperamos "con puntaje", sirvió para reencontrar a los coches que son la "verdad". Siempre se dijo que el verdadero automovilismo eran los coches de pista y entre ellos el máximo exponente siempre fue la categoría de mayor cilindrada, la de más potencia, aquella donde correr es el ideal de todos y donde las grandes y fugaces figuras del tumultuoso mundo de las pistas aparecen, brillan y se van.

Este ciclo de apariciones, brillo y opacidad, no sólo se registra en los hombres sino también en las máquinas. Cíclicamente, cambiantes tecnologías se adueñan de un liderazgo duramente disputado, lo disfrutan y son a su vez anuladas por otros conceptos, otros equipos humanos que ascienden a la fama, a los titulares de los medios de difusión y que a su vez serán vencidos y deberán volver a empezar.

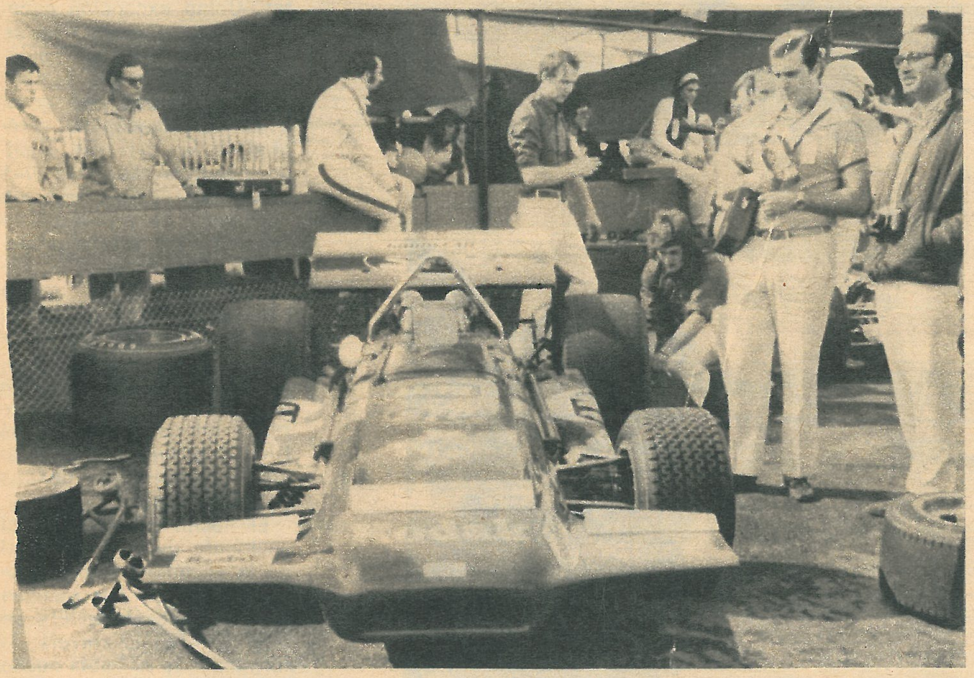
Al menos eso ocurre con las marcas que permanentemente actúan en las pistas. Como excepción necesaria a toda regla que se respete, podríamos rápidamente señalar una marca: *Mercedes Benz*, que entra a la caleidoscópica vorágine de las carreras, cuando seguramente, tras una meditada decisión, con los elementos ya probados, se considera en la fábrica alemana que resulta conveniente realizar un nuevo operativo "prestigio". En ese caso los coches blancos o plateados aparecen, ganan y se van. Así, tan "fácilmente", parece operar la marca de la estrella tricúspide en las pistas, al menos como surge de sus antecedentes.

El hecho desdichado del accidente del piloto Giunti de la escudería *Ferrari* motivó que ésta, por razones de duelo, se abstuviera de intervenir en la carrera de Fórmula 1. Igual había hecho *Mercedes Benz* cuando la tragedia de Le Mans, retirando sus coches, que iban en punta, al fallecer Levegh, envuelto en una carambola horrible causada por el error de otro piloto. El club YPF de Capital Federal, organizador de la prueba, suplió esa ausencia con la incorporación, a último momento, de coches de Fórmula A ó 5.000. Estas máquinas, producto de la necesidad de seguir usando chasis ya no adecuados para pelear la punta en Fórmula 1, tienen motores de gran serie y de gran cilindrada, pero no demostraron en la práctica poder ofrecer lucha a los genuinos coches de la categoría.

La prueba se vio realzada, en última instancia, por la acción de Reutemann, piloto al cual la afición argentina apoya y que en su in-



Reutemann sale de boxes y entra en la pista. Entusiasmo popular ante su actuación.



Los mecánicos del March de Pescarolo dan los últimos toques. El piloto descansa.

tervención demostró haber aquilatado y capitalizado el esfuerzo que hicieron el Automóvil Club Argentino, YPF y la SEPAC en el operativo "temporada europea" del año 1970.

PRIMERA SERIE

La largada, efectuada al estilo Indianápolis, si bien aumenta el factor seguridad, altera en principio la belleza y la emoción de una partida tradicional. Se encolumnaron en la primer vuelta Stommelen, Siffert, Pescarolo, Wisell, Fittipaldi, Amon, cerrando el pelotón de los siete primeros lugares el argentino Reutemann. Ya se insinuaba el despegue entre el pelotón de los punteros y los coches de fórmula A que finalizarían la carrera con el mejor coche a 4 vueltas del ganador.

Stommelen, con el *Surtees*, dominaba sin problemas al conjunto, mientras los *March de* Siffert y Pescarolo aprovechaban al máximo un trazado sin ondulaciones que hubiera perjudicado el talón de Aquiles de esos autos, que es, precisamente, la suspensión.

Chris Amon, con el único *Matra* participante, osciló entre el 6° puesto de la primer vuelta hasta el 3° al promediar la serie, pero un leve encontronazo con el *March* de Siffert le produjo la rotura de la aleta delantera y finalizó en el cuarto lugar, dando la impresión de que su motor rendía tanto como su agradable sonido hacía presumir. Wisell, con el *Lotus 72* mejor clasificado, quedó en el quinto puesto, superando a Reutemann por unos 21 segundos. La serie en su desarrollo fue interesante al máximo, y las escasas distancias entre los punteros señalaron en los relojes lo que el público tuvo oportunidad de apreciar.

SEGUNDA SERIE

Ubicado en la zona del mixto, el rumor de los coches acelerados a fondo indicó la largada de la segunda batería. A lo lejos se alcanzaba a divisar el pelotón, que encaró el curvón con Siffert puntero, seguido por Stommelen, Pescarolo, Reutemann, Amon, Bell y Wisell. Reutemann estaba en una posición de privilegio, dentro de un conjunto veloz, pero era evidente que las posiciones iban a ser aún muy peleadas. Chris Amon superó a Reutemann y comenzó la búsqueda de la punta, que lo llevaría a ganar la serie y la carrera por suma de tiempos. En esa búsqueda, un toque en la horquilla con el coche de Stommelen significó para éste un trompo que lo relegó y que vueltas más tarde lo llevó a los boxes, abandonando. Pescarolo quedó segundo, alejado de Amon, y Reutemann defendió su tercer puesto ante el ataque de Derek Bell, quien sin embargo debió resignar su empuje ante problemas de motor y ante una conducción que podemos calificar de notable del piloto argentino.

Así terminó la serie, y por suma de tiempos el piloto neozelandés llevó a su *Matra* al triunfo, comenzando un camino que la industria francesa pretende alcanzar con chasis y motor de su propia fabricación. La búsqueda del piloto francés que complete el conjunto sigue, por ahora, siendo una especie de ideal postergado. Pescarolo, segundo, y Reutemann, tercero, fueron los únicos pilotos que lograron, con Chris Amon, cumplir las 100 vueltas del recorrido. Después las cifras descienden bastante, porque la ausencia original ya mencionada de cantidad y calidad de máquinas se hizo sentir en la clasificación.

RESUMIENDO

Una organización muy buena, un espectáculo atrayente favorecido por un tiempo meteorológico (durante la carrera) de excepción, y un aporte del público un poco retaceado con relación a la carrera de Sport Prototipos, donde el lleno fue total.

Un piloto argentino —Reutemann— que comienza a enfervorizar las tribunas y que merece nuestro aplauso, tanto como quienes lo apoyaron y le permitieron aprender lo que ahora nos demuestra.

Y, finalmente, el deseo de que en 1972 la carrera de fórmula 1 tenga puntaje y nos ofrezca la participación total, sin exclusiones, de estos ases de la velocidad. ♠



Conozca LA ARGENTINA

PROGRAMA DE EXCURSIONES



COLECTIVAS

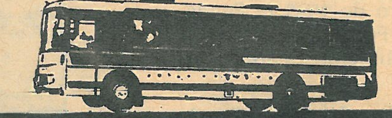
- **VALLES CALCHAQUIES**
  Tucumán - Tafí del Valle - Cafayate - Salta - Jujuy - Quebrada de Humahuaca - Rosario de la Frontera.
- **LITORALEÑA**
  Túnel Subfluvial - Corrientes - Posadas - Ruinas de San Ignacio - Oberá - Eldorado - Cataratas del Iguazú - Asunción del Paraguay.
- **CRUCERO GUARANI**
  Corrientes - Asunción del Paraguay - Cataratas del Iguazú. Salidas semanales - Duración: 10 días.
- **USHUAIA**
  Excursiones a Lapataia y Lago Escondido. Salidas en avión.
- **CORDOBA**
  La Falda - Río Ceballos - Villa Carlos Paz. Salidas diarias.
- **PUERTO MADRYN Y PENINSULA VALDES**
  Punta Norte (apostadero de elefantes marinos) - Dique Ameghino Rawson - Gaiman - Puerto Pirámides. Salidas en avión - Duración: 8 días.
- **SAN CARLOS DE BARILOCHE**
  Circuito Chico - Isla Victoria - Bosque de Arrayanes - Cerro Otto - Puerto Blest - Laguna Frías - Cascada Los Cántaros. Salidas diarias.



VACACIONES DE INVIERNO

RESERVE YA LAS COMODIDADES PARA SU PROYECTADO VIAJE

VENTA PERMANENTE DE PASAJES AEREOS Y MARITIMOS
ALQUILER Y VENTA DE COCHES PARA SU ENTREGA EN EUROPA





AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: Av. DEL LIBERTADOR 1850 - TEL. 83-6061

FILIALES: LA PLATA, MAR DEL PLATA, BAHIA BLANCA, TUCUMAN, SALTA, SANTA FE, ROSARIO, PARANA, CORDOBA, MENDOZA, NEUQUEN, C. RIVADAVIA

MUSEOS ARGENTINOS

LAS TALLAS DE MENA

En el importante centro artístico que es "El Fogón de los Arrieros", convertido desde hace muchos años en el promotor de las más diversas expresiones culturales del Chaco, ocupa un lugar predominante el conjunto de tallas de Juan de Dios Mena. A esta colección, la más completa de las que existen en el país, se agregan diversos elementos que formaban el humilde taller utilizado por el artista durante los once años que vivió en "El Fogón de los Arrieros", hasta el momento de su muerte: una silla baja con asiento de paja, que conserva en el respaldo el ponchito que utilizaba; una pequeña mesa, formada por una gruesa tabla de unos treinta por cincuenta centímetros y, como sustentación de la misma, una torneada pata de un viejo mueble; y completando todo, un grueso tronco de unos cincuenta centímetros de alto, que empleaba para dar los primeros hachazos a los trozos de madera de curupí, que luego saldrían de sus manos convertidos en obras de arte.

Sobre la mesita están, tal cual las ubicaba Mena, las elementales herramientas, con cabos improvisados, que empleaba para su trabajo. Toda la colección y el reducido taller se exhiben en un lugar preferente de la casa. Están cerca de la entrada, sobre el lado derecho de la primera sala y constituyen siempre un gran atractivo y el regocijo de los visitantes.

QUE ES Y COMO FUNCIONA "EL FOGON"

Por decisión de su fundador y propietario —Aldo Boglietti— se constituyó el 20 de febrero de 1968 la Fundación "El Fogón de los Arrieros", institución destinada a



Uno de los Cristos, talla de la última época de Mena, acompañado más abajo, de izq. a der., por las figuras de "Suegra", "Pulpera" (Mazorquero, gaucho de la época de Rosas), y "Tragedia".

por G. A. G.
PARA AUTOCLUB
Fotos del Autor

promover y facilitar, sin finalidades de lucro, el desarrollo de la cultura y el arte, dentro del culto a la amistad.

Por esa vía se buscó "asegurar la existencia de un todo que a veces se llamó Boletín, otras Campañas de las Esculturas, Teatro del Fogón, Biblioteca "Juan de Dios Mena" y también —¿por qué no?— tertulias del bar o veraneo junto a la pileta. Porque en todo eso y en cada una de esas partes está "El Fogón de los Arrieros".

Ese es el sentido del humorismo ingenioso, ironía y jovialidad que presiden todos los actos de ese Museo cuya fama ha trascendido las fronteras de nuestro país, como algo inédito, exclusivo, que con el pretexto de importantes finalidades culturales, exalta por encima de todo el culto de la amistad.

Ya como fundación, El Fogón está ahora dirigido, representado y administrado por un Consejo Directivo, que integran Aldo Boglietti como presidente vitalicio, por natural exigencia de todos los amigos, y dos vocales.

HISTORIA BREVE DE "EL FOGON"

De acuerdo con su Guía Fogonis, "la vida del Fogón nace cuando nace también, en Rosario de Santa Fe, un 20 de agosto, es posible que a las 20 y 20, Aldo Boglietti. Nadie sabe en qué momento, ni cómo. Aldo menos que nadie".

Como se puede apreciar, allí nada se toma demasiado en serio, todo es motivo para el humor. La Guía dice después: "La historia sigue en 1937, cuando Aldo Boglietti se instala en Resistencia con su hermano Efraín. Las tertulias, los amigos, las casa de la calle Paraguay, o de López y Planes, el clima de bohemia y de escasez feliz, ya tienen mucho del futuro Fogón. Luego, casado Efraín, Aldo emigra a la vieja casa de Brown 188, adonde poco después invita a pasar una noche a su amigo Mena. Y contra el consejo gaucho, 'desensille, haga noche, pero no se aquerencie', Mena desensilla y se aquerencia y aquí se queda, en El Fogón, definitivamente, más allá de su muerte.

"Sin planes ni 'por qué', el Fogón vivió hasta 1955 en su viejo local y desde entonces en Brown 350, de Resistencia."

La vereda, el jardín delantero y el "porch", son un anticipo vibrante que sorprende al visitante, así, desde el mosaico del famoso "Perrito Fernando" de Victor Marchese, hasta el notable mural "La Amistad" de Julio Vanzo (mosaico de 6,25 x 4 metros).



Presididas por los Cristos de la última época del artista, parte de las tallas de Mena.

Esta colección enriquece el acervo de "El Fogón de los Arrieros"

En la silla de Mena la expresiva talla de un paisano correspondiente a la primera época; en el respaldo el ponchito del artista y detrás un cuadro de J. Castillo.



COMO SE MANTIENE "EL FOGON"

También anuncia la Guía que, "aunque cueste creerlo, el Fogón subsiste gracias a la Gallina de los Huevos de Oro (se exhibe en uno de los salones). No fue fácil conseguirla, pero para el Fogón existen pocos imposibles. Por otra parte, nunca está demás aclarar que el Fogón no recibe fondos, ni subvenciones del Vaticano, ni de U.S.A, ni de la U.R.S.S., ni de la Masonería, ni de las derechas izquierdistas, ni de

MUSEOS ARGENTINOS



Talla "Diputado" representativa de la segunda época de Mena. Esas obras fueron exhibidas con gran éxito en diversas partes del mundo.





En la pequeña mesa están las herramientas, los pomos de pintura, y otros elementos, así como los dejó Juan de Dios Mena al morir.

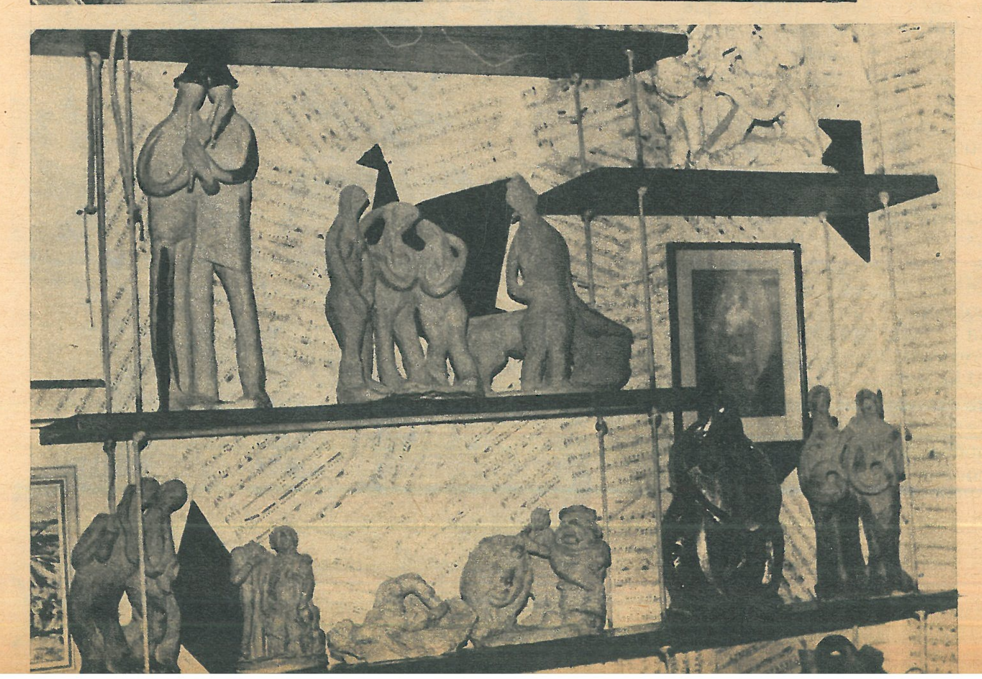
Las figuras talladas de Mena tuvieron como principal motivo los tipos humanos de las capas populares. Aquí vemos la figura "Mateando".

Grupo de terracotas, expresiones notables de la primera época del artista, cuya desaparición se produjo prematuramente en 1954.

las izquierdas conservadoras, ni de ningún 'ismo' foráneo exótico, excéntrico, sideral o telúrico. Aunque se lo diga y se lo jure alguien mejor informado que nosotros. Y aunque de buena gana los recibiría..."

COMO SE INICIO MENA

Hacia 1932, época en que trabajaba en el campo, un paisano amigo le envió una estaca de guayaibí, para que con ella se hiciera un bastón. Con un cortaplumas quiso hacer en la empuñadura una calavera; pero a poco advirtió que, en vez de calavera, le había salido la cabeza burlona de un paisano. Sintió entonces la imperiosa necesidad de intentar otras figuras; pero la madera de guayaibí era muy dura, y en el monte encontró la adecuada: el curupí. Ese fue el comienzo de su vasta obra de imaginero popular. De toda la producción de Mena, 41 piezas de madera, muchas de ellas policromadas, se encuentran en exhibición en el fogón. También se muestran allí algunas cerámicas demostrativas de su versátil y extraordinaria vena artística. ♠



Una Misa Cerca del Cielo

Los reverendos padres Sevald (izquierda) y Bedmar (derecha) acompañados en el altar por las banderas de ambos países.

Se realiza anualmente en el confín con Chile en el paso Puyehue

por **MARGARITA BORSANO** PARA AUTOCLUB

Fotos de Héctor N. Rey

Día: segundo domingo de enero. Lugar: Paso Puyehue, en las altas cumbres andinas, exactamente en el límite con Chile y a 43 km de Villa La Angostura en Neuquén.

Se oye el silencio: la naturaleza está en suspenso. Detrás de una mesa rústica ubicada al pie de una cruz de madera y cubierta con las banderas argentinas y chilena, dos sacerdotes, con los brazos abiertos bendicen a los asistentes. La misa finaliza.

A la sencilla grandeza de la ceremonia le da sobrecogedor marco el escenario donde se desarrolla: las cumbres de las montañas. Nunca catedral alguna hecha por mano de hombre fue imponente como este otro templo creado por la mano del Hacedor.

Es el tercer año que en esta fecha los pobladores y turistas de La Angostura, por la parte argentina, y Osorno por los "del otro lado", se reúnen fraternalmente invocando la bendición del mismo Dios.

Pero esta vez la gente ha llegado de más lejos aún y han ascendido por el excelente camino coches, ómnibus de excursión y alguno que otro jinete.

"Bienvenidos a Chile", proclama el cartel en la frontera mientras alguien nos indica con una sonrisa el mejor lugar para estacionar.

EL ASADO A CONTINUACION

Luego de la misa, el asado. Cordero chirriante regado con buen vino; fruta y pisco chileno para brindar. También hay quien ha traído su propia vianda.

—Señor, ¿me da una moneda como recuerdo?

—No tengo monedas, pero sí un escudo.

Con el escudo en la mano, inquirimos, curiosos su valor.

—Con esto se compra un helado —aclara una gentil chilena—, o un frasco de dulce o unos caramelos.

Los niños juegan en la nieve buscando los lugares abrigados donde aún se la halla. Resbalan en improvisados trineos o tratan infructuosamente de formar un muñeco.

Cerca, un torrente formado por el deshielo murmura cosas condenando la ruidosa intromisión, y los alerces oscuros mueven la cabeza asintiendo.

Los turistas recogen coloridos pedruscos de lava volcánica, resistentes a los más fuertes golpes.

Nos reunimos en un claro del bosque para ver bailar; un acordeonista ataca una cueca y dos parejas danzan persiguiéndose y evitándose en graciosos giros. El público aplaude benévolo.

Les toca el turno a los argentinos, que improvisan un coro y cantan zambas. Y por supuesto, se baila un tango.

Para terminar, una comisión formada por los asistentes toma a su cargo la tarea de cambiar ideas para tratar de reunir fondos para reemplazar la cruz de madera ubicada en el límite, por otra de piedra, agregando un recinto que oficie de refugio y capilla.

Nos despedimos quedando comprometidos para volver a reunirnos el año próximo. ♠

Vista general del paso de Puyehue durante el oficio religioso.



HISTORIAS DE MONSTRUOS

En épocas pretéritas y en las actuales hay quienes creen que la ciencia, en sus respectivos momentos, ha alcanzado un grado de progreso que rechaza la existencia de algo que se viene llamando monstruo y que debe ser definido. Los griegos la consideraban un signo extraordinario mandado por los dioses como maravilla portentosa, aunque a veces horrorosa, y lo llamaron teratos, palabra que originaría la de teratología, que los estudia. Ese algo fabuloso sería responsable de tanto apólogo hasta hoy repetido, imitado o retocado. Daremos sólo algunos ejemplos, por otra parte bien conocidos por tanto lector curioso. Así los centauros, de "pedigree" divino; el minotauro, los faunos, ninfas, tritones y tantas otras variedades de la mitología griega. China y la India y otros lugares del Oriente, nos presentan a Brahma, Budda y Vichnu (este con varios brazos). Agreguemos Egipto, con híbridos de humano y un animal de distinta especie: Anubis, la Esfinge, el Ave Fénix, el buey Apis. Persia, con toros alados. En América se tienen ejemplos entre los monstruos mexicanos o incaicos, como la serpiente emplumada, llamada Quetzalcoatl o Huitzilopochtli, y otros.

El latín tiene la palabra monstruo con significado de portento, prodigio y también exhibición, y serviría para explicar el culto a los ídolos en varios lugares con distintas religiones.

La explicación de tantas creencias puede hallarse en el temor a lo sobrenatural y el respeto supersticioso que infunde, originando el mito como ficción alegórica, que pasa luego a la leyenda: es el canto de las hermosas sirenas llamando a Ulises. Nosotros también conocemos algunas transmigración, los incubos y súcubos de que nos hablan varios estudiosos: Ricardo Rojas, en "El País de la Selva"; Juan B. Ambrosetti, en "Supersticiones y leyendas", o Manuel de Ugarriza Aráoz, que "En el escenario de un mito" se refiere al Kakuy.

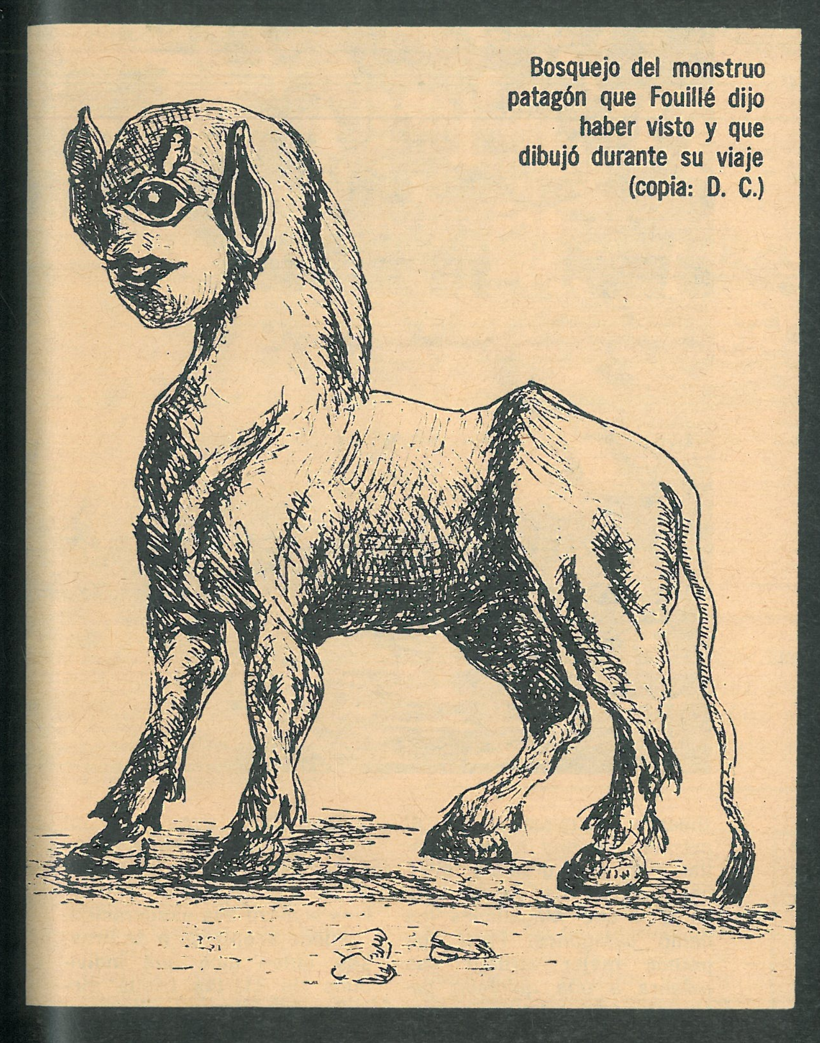
No obstante haber sido



El "abominable monstruo de las nieves" del Himalaya, reconstruido según datos de los pobladores.

Mucha gente asegura haber visto esos seres singulares, inclusive en nuestra amplísima zona patagónica

por **DALMIRO CORTI**
PARA AUTOCLUB



Bosquejo del monstruo patagón que Fouillé dijo haber visto y que dibujó durante su viaje (copia: D. C.)

Una telefoto de 1934 veía así a Nessie. El dibujo del autor muestra un detalle de aquel testimonio.

desvirtuados tales monstruos con hechos bien probados, la imaginación humana cree, en la actualidad, en algunos.

Clasificaremos a los monstruos en "antiguos" y "modernos".

Los antiguos están representados en numerosos mapas antiquísimos, y en ellos es dable ver "serpientes de mar" junto a genios que simbolizan los vientos, que soplan sobre veleros y hacen naufragar a algunos. Se muestran volcanes en erupción, nubes de tormenta con inscripción como ésta: "Mar tenebroso". En el mapa de Juan de la Cosa, el más antiguo de América, de 1500, se ve la rosa de los vientos y el emblema con la Virgen de los Navegantes. En otro mapa, confeccionado en Mallorca para el Rey Carlos V de Francia (1375), se lee: "Mapa mondi vol dir aytant con ymage del Mon e de las regions qve son svs la Terra e de diversas maneras de gens qve en ela habitan". Referente a la Nubia, da indicaciones: "En aquestes plages se trova molte ivori (marfil) por la multitud de oriffans (elefantes)". En la Mesopotamia señala la "Erminia Mayor" con el Monte Ararat, y en la cima el "Arca de Noé".

Agreguemos, en época menos remota, la serpiente de 25 pies de largo, "gruesa como un hombre, overa de negro y amarillo; y la matamos con un arcabuz. Y eso que la vieron los indios se maravillaron de su tamaño porque jamás habían visto otra igual". Parece que cuando los indios se bañaban los envolvía y los tragaba debajo del agua. Esto lo dice Ulrich Schmidel, en su "Viaje al Río de la Plata", y sitúa esta serpiente en una laguna que podría ser la de Yberá.

MONSTRUOS "ACTUALES"

No contemos los OVNI y sus "tripulantes", que acaparan la atención y el cuidado de muchos curiosos y hasta de científicos. Vayamos al Yeti, el abominable monstruo de las nieves del Himalaya, buscado por escaladores de todo el mundo. La Academia de Ciencias de la U.R.S.S. organizó dos excursiones en su búsqueda. La primera no prosperó, y la segunda, al Pamir Oriental, no halló al Yeti, pese a encuestas y observaciones con los naturales. No es posible confirmar la cacería y extracción de su piel, que menciona el profesor Porchnew, pareciendo tratarse de un mono salvaje de la China. El historiador chino Hou-Wai-Lu, afirma haber observado en 1955 un verdadero salvaje, descendiente de una tribu acorralada en las montañas por los invasores hace tres mil años. Y al mismo tiempo queda organizada la fábula: un sherpa de Kamandu afirma haber visto un Yeti comiendo ranas en un valle. Edmond Hilary, vencedor del Everest, ha elegido su ascensión al Makalu, donde cree tener más chance para hallar al Yesti, y desea tomarlo vivo: para ello ha ideado usar fusiles de aire comprimido, con cincuenta metros de alcance, llevando pequeñas agujas hipodérmicas cargadas con estupefacientes.

Otro moderno componente del bestiario del siglo XX se encuentra instalado en un lago conocido como "Loch-Ness", y ha sido apodado cariñosamente "Nessie" por los habitantes del Condado de Inverness (Escocia). Se dice que se parece a un coelacanthus, variedad extinguida hallada en el cretáceo y en lías. La expedición americana de Tom Slick ha formado pareja entre Yeti y Nessie, para ir en busca de ambos. El personal de "El Rival", un barco pesquero de eco-sonda, que se destina a detectar bancos de peces, afirma haber revelado una silueta desconocida en sus perfiles: un cuerpo de cincuenta pies de longitud, en cuyo largo se veían nadaderas, a menos que fueran patas, dado su movimiento. Los observadores, descifradores de manchas y relieves inscriptos en el papel sobre la eco-sonda, afirmaron no ser un cardumen ni tampoco un tronco de árbol o un tubo, porque éstos no se encuentran a ciento cincuenta metros de profundidad. **Comu-**

nicado todo a los científicos, éstos quedaron sorprendidos y reservados. Se creería que el Loch-Ness, país fértil en fantasmas, estaría habitado por un *elasmosaurus*, reptil desaparecido desde la era terciaria. Los habitantes del Condado alertaron a la prensa inglesa y a la BBC. Los pescadores submarinos abrigaron el deseo de buscar a "Nessie" en el fondo misterioso del lago. Refiere un periodista que en el 5 de mayo de 1958, los telespectadores del Reino Unido escucharon el anuncio del "Nessie" en pantalla, pero sólo vieron el limo del lago. Hay quien afirma haber fotografiado al monstruo de 1934. En otra oportunidad, un señor dijo que había visto a "Nessie" en tierra firme y lo había fotografiado. Y aun se ha afirmado su existencia desde comienzo del siglo. Las leyendas del Condado hablan de animales misteriosos desde la Edad Media, como ser una esepcie de caballo que se deja montar y luego lleva a la gente al fondo del lago. Algunos zoólogos no descartan la posibilidad de un "mamífero anfibio, de regreso a la vida acuática después de haber existido en tierra firme". Esta hipótesis se ha dado también para el "diplodocus". Por todo esto se ha llegado, el año pasado, a construir un pequeño submarino para pescar a "Nessie", habiendo quien llega a decir que se trata de un animal "prehistórico-moderno", y que no sería difícil se organizara algo similar en busca del *Yeti*.

Se ha dicho que desde el umbral del Cosmos los sabios buscan monstruos que nos den nuevas luces. Fotos más recientes presentan a "Nessie" nadando plácidamente, y hasta creen que una familia de *pleniosaurios* subsisten en la calma de un lago "escapando a la evolución".

Agreguemos todavía algo muy fantástico: se asegura que en Cobden, Ontario, vive un monstruo con tres ojos, tres orejas, una aleta que parte de la mitad de la espalda, dos patas y un enorme diente. Es de color verde plateado y mide ocho metros con cuarenta centímetros. Habita —como casi todos los monstruos— en un lago canadiense: el Muskrat, a noventa y seis kilómetros de Atawa. Se alimenta de vegetales. También tiene un apelativo: "Hapyxenos" (¿desconocido feliz?) y su leyenda se remonta al siglo XVI, cuando los indios hablaban de una extraña criatura que habitaba en el lago Muskrat.

NATURALEZA DE LOS MONSTRUOS

Recordemos que la existencia de monstruos tiene sus sostenedores, apoyados, tal vez, en la idea de Montaigne, cuando expresa al referirse al orden de la Naturaleza: "Nadie está en desacuerdo con ella, quienquiera que fuese". Y entonces los monstruos serían como un juego de ella, con lo que, aunque nos parezca fuera de lo racional, estaría justificado el "origen natural de los monstruos".

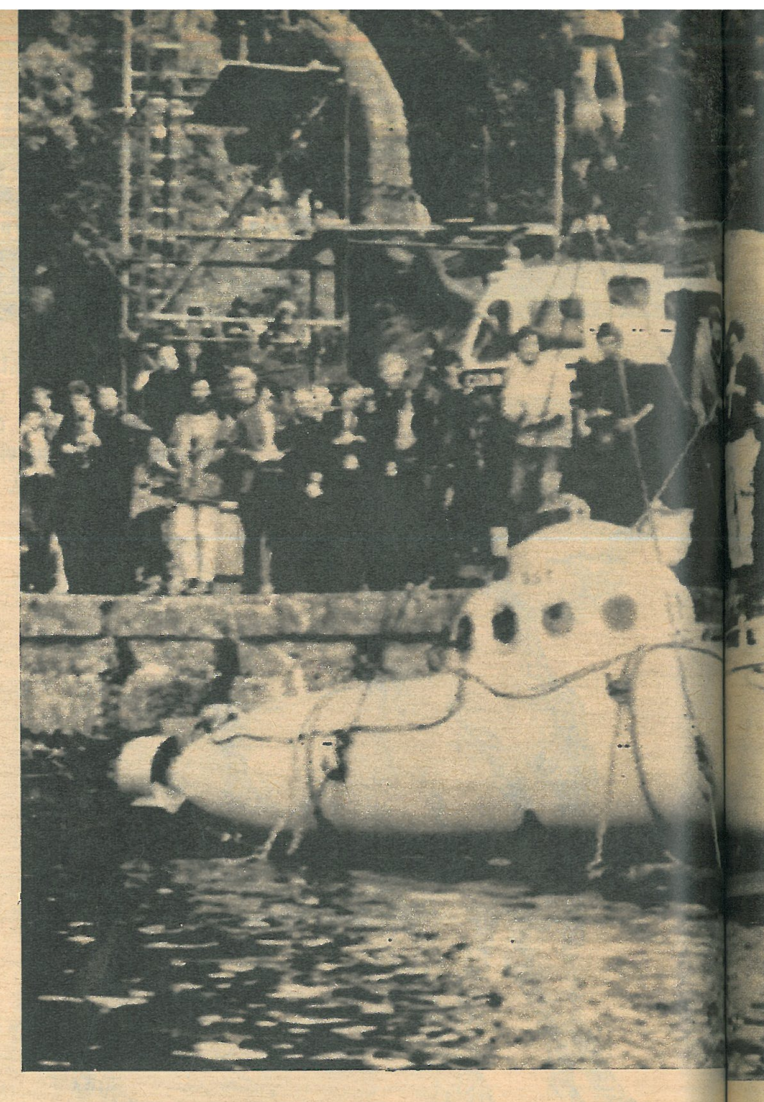
Empero, en nuestros días, con la aplicación del método experimental y el laboratorio, hemos llegado a la obtención de variados monstruos; ejemplos: la inversión del sexo en las gallináceas, llevando una polla a gallo perfecto. O por medio de rayos X, actuando sobre embriones, un desarrollo enorme de los ojos y ausencia de medio pico; otro, con diferente tiempo de irradiación, resultó una especie de cíclope, y otro, con irradiación sobre la zona locomotriz, dio un monstruo con una sola pata y siete dedos.

Pero lo tremendamente horrible es el resultado de la aplicación insensata de una droga sintética, la *Thalidomide*, productora infalible de monstruos humanos tan desastrosos, que su uso fue prohibido mundialmente. Y conste que no mencionamos la procreación humana en tubo de ensayo...

Todo esto autoriza a pensar que los monstruos no pueden ser naturales, sino producto de una fantasía morbosa, y, en ciertos casos, resultado de la impericia humana.

LOS MONSTRUOS DE LA PATAGONIA

Su historia no es tan larga. Hoy se encuentra desvirtuada la invención del primer creador de gigantes, árboles con hojas vivas y pigmeos monstruosos, que fuera Antonio Pigafetta, en su "Primer viaje alrededor del globo terráqueo" (Milano, 1500). Acompañando a Magallanes llega a San Julián, donde encuentra un gigante al que llegaban los navegantes apenas a la cintura, de hermosa talla, cara ancha teñida de rojo; describe el resto del cuerpo y su vestimenta, terminando en el calzado, de piel como aquélla. Por sus grandes pies, parecidos a los de un oso, se dice que Magallanes los llamó *patagones*. Pero nos parece mejor atribuir esa palabra a una quichua: *patagunia* (de pata = colina, meseta; *gunia* = plural), o sea, país de colinas, tal vez por sus montañas y la cordillera. Termina describiendo sus costumbres, su medicina y hasta sus *demonios (Setebos*, etc.). Otros exploradores han aceptado lo de los gigantes, y Dom Pernetty, en su viaje a las Malvinas como científico y naturalista, habla en igual forma de los "patagones". Observadores posteriores no los hallan más, y esto nos hace pensar que pudiera tratarse de alguna circunstancia especial que se hubiese dado en el lugar visitado por Pigafetta, donde por causas particulares algunos individuos hubiesen tenido un desarrollo súbito del esqueleto por alteración hipofisaria, lo que determinaría un caso de *acromegalia*, que hoy conocemos bien debido a las experiencias científicas de Arthur Weill sobre secreciones internas.

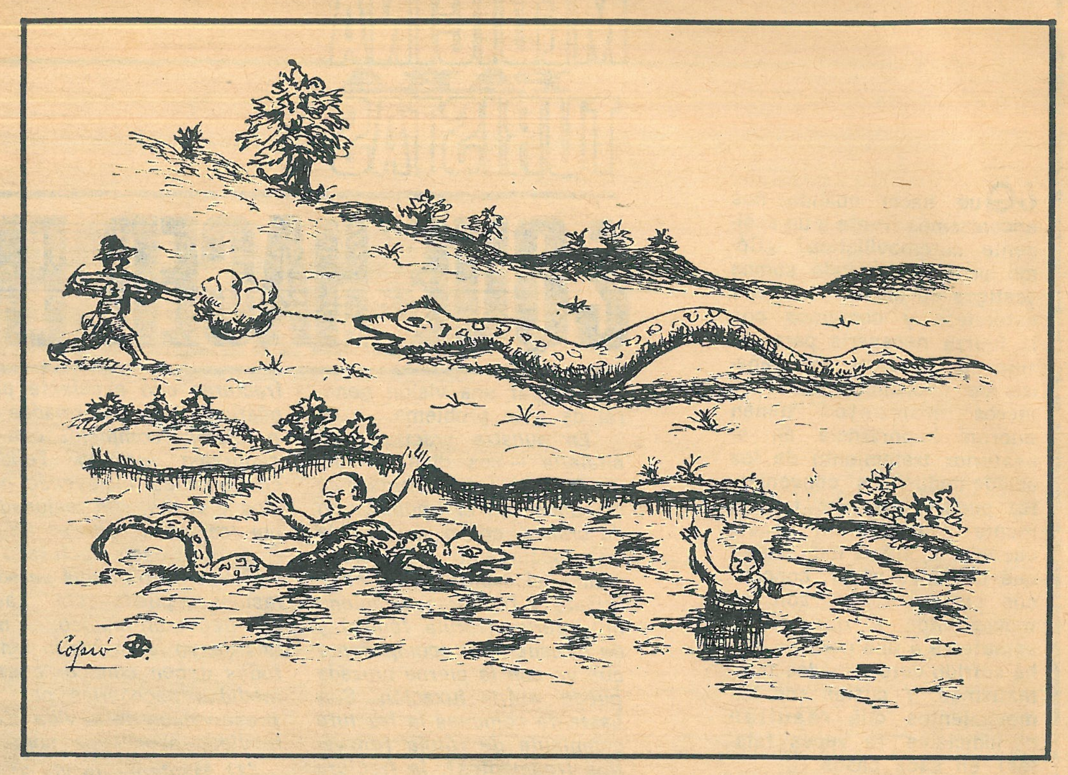


Cavendish, que visitó el Estrecho en 1592, exageró los datos de sus antecesores sobre los "gigantes", y Hawkins suavizó esa exageración.

Puede aceptarse a de Brosses, quien dice que individuos de ciertas tribus meridionales tienen sólo una talla entre uno setenta y uno ochenta metros, lo que no es sobrenatural, según Bougainville, porque los marinos de "La Estrella" habían visto en un viaje anterior varios de seis pies. Y continúa: "Lo que me ha parecido ser gigantesco en ellos es su enorme anchura de espaldas, el tamaño de su cabeza y la robustez de sus miembros", en coincidencia con Falkner, que vivió cuarenta años en la Patagonia. No serían una raza fabulosa, como se creyó, pues Campbell Scarlett ("Viajes por América", 1834) refiere que una tradición peruana hablaba de una nación de gigantes hacia el sur, antes de la llegada de Magallanes.

A Pigafetta se le figuró monstruo cierto animal "con cabeza y orejas de mula, cuerpo de camello, patas de ciervo, cola de caballo, que relinchaba como este último". Tal descripción convie-





El pequeño submarino que fue botado en el lago Ness, de Escocia, para intentar la búsqueda del fabuloso monstruo que habitaría en sus legendarias aguas.

La muerte de la serpiente de agua vista por Levinus Hulsius, que acompañó a Ulrich Schmidel (copia realizada por el autor de la presente nota).

ne a nuestro *guanaco*. Otros animales, sin ser monstruos, se parecen a los de regiones conocidas: avestruces, zorros, conejos pequeños y gorriones. Entre los seres marinos observa la "caza curiosa que algunos peces daban a otros; los hay de tres clases: doradillos, albicores y bonitos, que persiguen a los llamados *golondrinas*, especie de peces voladores". En la flora no cree hallar nada sobrenatural.

Todavía hay que agregar un monstruo de la Patagonia, citado por el R. P. Louis Feuillée, en el "Diario de observaciones físicas, matemáticas y botánicas" (París, 1714/25), que Ernesto Morales cita en su "Historia de la aventura - Exploradores y piratas en la América del Sur" (1942). Aunque dice el explorador citado que no desea referir fábulas o la existencia de ciertos monstruos que describen, como un pájaro habitante de las montañas, que durante el día sigue al sol y de noche llora su regreso, da fe de la existencia de peces voladores y un monstruo nacido de cuadrúpedo, con un solo ojo en la frente, mentón y boca femeninos, y lo dibuja a pluma, con finura de excelente artista grabador: tan curioso resulta, que es digno de ser reproducido.

Hasta aquí se trataría de monstruos "antiguos" de la Patagonia. Ahora debemos mencionar otro que llamaríamos "moderno", y que originó polémicas y hasta una expedición en su búsqueda. Se trata del presunto *plesiosaurio*, cuya denuncia se atribuyó indebidamente a Clemente Onelli, con posterioridad a sus andanzas y estudios en la Patagonia, de que hemos tratado ya en "Un paladín de la Patagonia", en AUTOCLUB, Nº 50.

Mas, tal tema, de por sí interesante, merece capítulo aparte. ♠

BIBLIOGRAFIA

Banda de **eco-sonda** de Loch-Ness (Science et Vie, Nº 490 VII/958, p. 76).

El mismo monstruo, visto por teleobjetivo (Id., p. 79).

Submarino para buscar a "Nessie". (Cliché AP.) "El Día", La Plata, 11-VII-69.

Serpiente de agua, en "Viaje de Ulrich Schmidel al Río de la Plata", Capítulo XVII, frente a pág. 164.

Monstruo patagón, por Feuillée. En "Historia de la aventura. Exploradores y piratas en la América del Sur", por Ernesto Morales, p. 236.

Gigantes patagónicos (Id. p. 259).

MEDICINA PARA TURISTAS

¿QUE HACER EN CASOS D

¿Qué hacer cuando nos encontramos frente a un accidente automovilístico? ¿Cómo proceder cuando somos testigos de un hecho de esa naturaleza y contamos con la fuerza necesaria para auxiliar a nuestros compañeros de infortunio? Esos primeros momentos tienen enorme importancia en el posterior tratamiento de los accidentados. Es conveniente, pues, conservar fría la mente y actuar en consecuencia. Y, sobre todo, *saber* qué debemos hacer, conocer con certeza cuáles son los movimientos a que puede someterse a una persona que ha sufrido determinados traumatismos. Y cuáles son los movimientos que resultan perjudiciales (a veces fatales) en esos casos.

Claro está que es a los médicos y a los cuerpos auxiliares a quienes corresponde esa tarea. Pero, ¿qué hacer cuando se produce un accidente en la ruta, a muchos kilómetros del centro asistencial más próximo, y se hace impostergable tomar algunas medidas de precaución y de transporte de los heridos? En esos casos no caben, por cierto, las vacilaciones: hay vidas humanas en peligro y es preciso actuar con eficacia. El lego se convierte, de pronto, en la única persona que puede auxiliar —inicialmente— a los accidentados.

SABER QUE HACER

Consecuentes con nuestro propósito de transmitir la experiencia de especialistas de reconocido valer en los diversos aspectos de la medicina conectados con el turismo y el automovilismo, hemos recurrido en esta ocasión al experimentado consejo del Dr. Julio Paz, especialista en traumatología vinculado al servicio correspondiente del Hospital Fernández de la Capital Federal, un centro asistencial que recibe en forma permanente casos de traumatismos. El libro de accidentes de tránsito de la Guardia es una valiosa fuente de consulta para lograr una visión general de este problema.

"En nuestra práctica hospitalaria —nos dice el doctor Paz— *los accidentes más comunes son el traumatismo de cráneo, con o sin pérdida de conocimiento (por golpes contra el tablero o el parabrisas) y fracturas de miembro inferior (rótula, fémur) y de la cadera. El acompañante que va con la pierna cruzada puede sufrir luxación. Son bastante comunes la fractura conminuta de rótula (en varios fragmentos), la fractura de diáfisis del fémur en cualquiera de sus sectores y la fractura del cotilo (donde va la cabeza del fémur).*

"Las lesiones en grandes avenidas —nos dice Paz— *son muy similares a las que se producen en las rutas. En cuanto a los accidentes sufridos por los peatones, varían mucho según las circunstancias. No puede hablarse, en esos casos, de traumatismos típicos."*

CUIDADO INICIAL Y TRANSPORTE

"Es muy común que cuando hay una lesión de columna el paciente sea doblado en el asiento de un coche que lo lleva rápidamente al hospital, pero esto le puede producir una paraplejia (parálisis) en el camino", explica Paz. *"O sucede que alguien con una pierna lesionada sea ayudado a ponerse de pie y una tibia fracturada atraviesa la piel. A menudo se encuentran casos de cuellos fracturados* —agrega— *en los que se produce la muerte cuando se inclina la cabeza para dar al herido un sorbo de agua.*

"También es común encontrar el caso de hemorragia frenada por un torniquete mal colocado, que termina en gangrena y pérdida del miembro —explica nuestro interlocutor—. *A veces, simples fracturas con excelente pronóstico son transformadas en problemas complejos con un panorama incierto. Tejidos circundantes, incluyendo nervios y vasos, son lesionados por las puntas agudas de un fragmento óseo fracturado.*

"El cuidado de una persona lesionada puede estar, hasta que llegue un médico, en manos de un lego. Por lo tanto, todos deben conocer ciertas medidas necesarias para la preservación de la vida. Esas medidas esenciales son:

"1) Mantener la vía aérea libre. La cianosis (color azulado de la piel) o la disnea (dificultad para respirar) deben recibir la primera consideración, ya que el cerebro vive sólo unos pocos minutos sin oxígeno. Debe llevarse la lengua hacia adelante, para evitar que caiga hacia atrás y bloquee la entrada del aire. Cuando haya secreciones de cualquier índole en la boca, el accidentado debe ser colocado de costado o boca abajo para que la gravedad ayude al drenaje del líquido.

"2) A toda persona inconsciente colocarla de costado.

"3) Controlar la hemorragia. A veces un torniquete hace más daño que beneficio. Es preferible la elevación del miembro y la aplicación de un vendaje compresivo.

"4) Prevenir el movimiento de la espalda o cuello lesionados. La espalda o cintura lesionadas no deben ser flexionadas. De todos los movimientos, la extensión es el menos perjudicial. Por lo tanto, cuando es posible, el paciente debe ser colocado boca abajo. Para el transporte, llevarlo boca abajo o, mejor aún, sobre una tabla, que puede ser una puerta. Cuando no hay esta clase de elementos, puede ser una sábana, con el paciente boca abajo. El paciente con el cuello lesionado no debe llevarse boca abajo: debe permanecer de espaldas y debe movér-



¿Cómo proceder cuando se pr

DE TRAUMATISMOS?



produce un accidente en la ruta, quizá a muchos kilómetros del centro asistencial más próximo?

selo de tal manera que el cuello no se tuerza en ninguna dirección. Esto requiere una constante supervisión, porque un simple movimiento anormal puede provocar la muerte.

"5) Estabilización de las extremidades lesionadas con alguna forma de férula o entablillado (cartones, maderas) o vendaje. Para lesiones próximas al codo, o del codo para arriba, el brazo puede ser suspendido del cuello y aplicado suavemente al tórax (cabestrillo). Cuando el codo está lesionado, el brazo debe ser inmovilizado con una férula de acuerdo al grado de flexión o extensión. No debe tratarse de modificar su posición. Las lesiones en las extremidades inferiores a menudo requieren estiramiento, además de la estabilización. Debe tomarse el pie y aplicar firme tracción manual en el eje del miembro. Si el miembro está torcido, es permitido y apropiado restaurar el alineamiento de esta manera."

OTROS CUIDADOS

Con referencia a ciertas precauciones especiales, nos dice el Dr. Paz: "El fragmento de hueso que emerge a través de una herida es un problema en cuanto a la determinación de reintroducirlo o no en el cuerpo. Si se está cerca de un centro asistencial, es preferible cubrirlo con la ropa más limpia posible. Si en cambio, va a estar muchas horas expuesto, es preferible traccionar y ponerlo adentro, y luego avisar al cirujano que el fragmento fue introducido, para que tenga conocimiento de este hecho por razones de limpieza quirúrgica.

"Todas las heridas —agrega nuestro interlocutor— deben ser cubiertas con los géneros o ropas más limpios y no tocarlas más. Se puede aplicar la presión en el vendaje para evitar la sangre.

"Debe mantenerse la temperatura del cuerpo cubriendo al enfermo —explica—. En todos los casos las emociones deben estar gobernadas por la razón. A veces puede ser duro dejar a un individuo en el piso mientras se prepara la férula, o negarle un trago de agua, o hacerlo poner boca abajo: pero debe tenerse en cuenta que la indulgencia en este tipo de cosas puede resultar desastrosa.

"En caso de hemorragias, sobre todo en los brazos o piernas, hay que tener mucho cuidado con los torniquetes: si están colocados muy fuertes y durante mucho tiempo, pueden producir serios problemas y si están flojos puede aumentar peligrosamente la pérdida de sangre venosa. Si no se sabe preparar bien el torniquete es preferible, repetimos, elevar el miembro y colocar un vendaje compresivo que, en general, es suficiente para cohibir la hemorragia." ♠

FORD MOTOR ARGENTINA:
Pionera de nuestra industria automotriz



Parte Douglas Kitterman, que durante 12 años estuvo al frente de esa pujante empresa. Reseña de las actividades de la compañía a través de 58 años al servicio del país. Frank Erdman es el nuevo presidente

EL CENTRO INDUSTRIAL

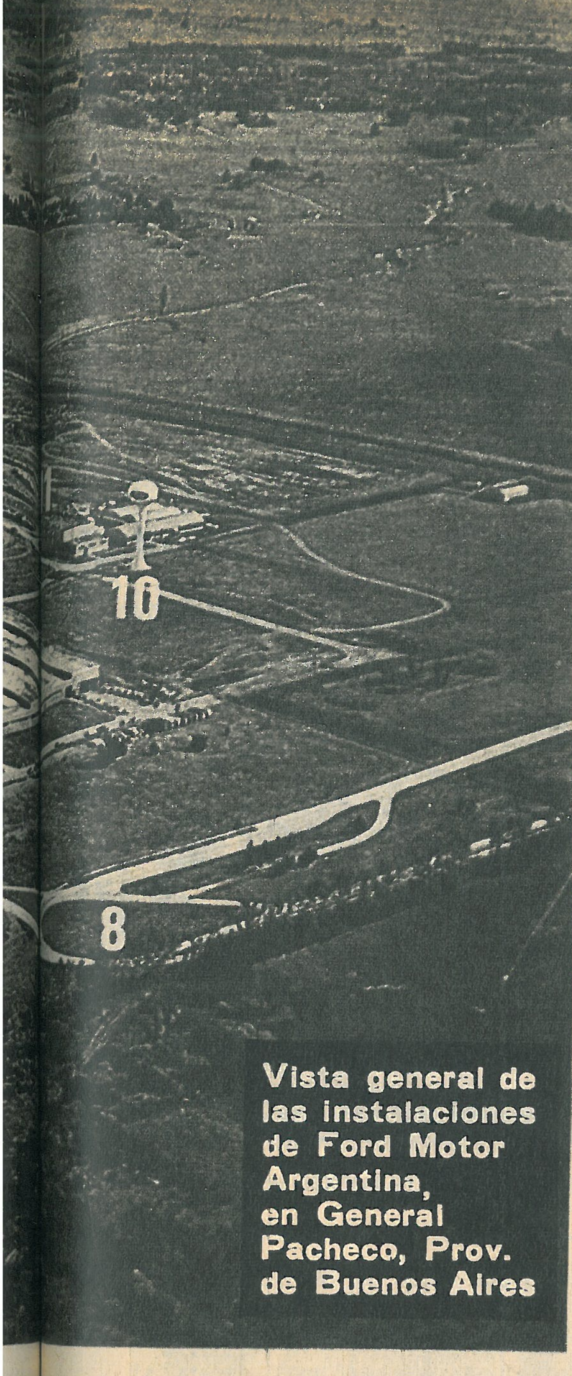
El *Centro Industrial Ford* está conectado con la Ruta Nacional Nº 9, a la altura del km 34, por medio de la Avenida Henry Ford, camino que fue construido en coparticipación con la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.

El 15 de enero de 1960 fue colocada la piedra fundamental de lo que es hoy el *Centro Industrial Ford* en la localidad de General Pacheco, provincia de Buenos Aires.

Más de quinientos mil metros cúbicos de tierra fueron removidos para nivelar las distintas terrazas donde se alzan en la actualidad los edificios de *Administración, Laboratorios, Usina, Escuela Técnica* y las distintas *plantas de producción*, los cuales en conjunto, distribuidos en una superficie de 154 hectáreas, con 202.170 metros cuadrados cubiertos, albergan alrededor de 4.200 empleados y operarios.

En dieciséis meses fueron concluidas las obras de los edificios de *Administración, Laboratorios, Motores* y *Usinas*, y el 21 setiembre de 1961 se inauguró oficialmente el Centro Industrial. En febrero de 1962 empezaron a salir los primeros vehículos en serie, totalmente construidos en el país.

A mediados de 1963 se incorporaron al complejo industrial las monumentales plantas de *Estampado* y *Montaje*, cuya magnitud puede expresarse con sólo mencionar que en su construcción se emplearon 10.000 toneladas de acero.

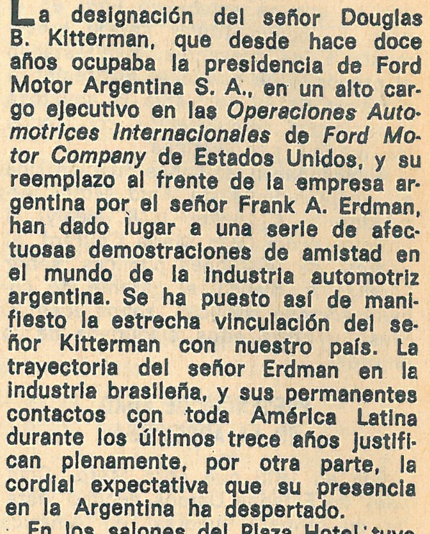


Vista general de las instalaciones de Ford Motor Argentina, en General Pacheco, Prov. de Buenos Aires



Entrega del bastón simbólico. En él están inscriptos los nombres de todos los titulares de la empresa desde la fundación, en el año 1913.

Centro Industrial: 1) Avenida "Henry Ford". 2) Acceso al Centro Industrial. 3) Ruta Panamericana. 4) Estacionamiento para visitantes y empleados. 5) Escuela Nacional de Educación Técnica "Henry Ford". 6) Edificio de Administración. 7) Edificio de Laboratorios e Ingeniería Experimental. 8) Pista de pruebas. 9) Edificio de la Planta de Motores. 10) Tanque de agua. 11) Usina. 12) Edificio de Ingeniería. 13) Edificio de la Planta de Estampado. 14) Edificio de la Planta de Montaje.



La designación del señor Douglas B. Kitterman, que desde hace doce años ocupaba la presidencia de Ford Motor Argentina S. A., en un alto cargo ejecutivo en las *Operaciones Automotrices Internacionales de Ford Motor Company* de Estados Unidos, y su reemplazo al frente de la empresa argentina por el señor Frank A. Erdman, han dado lugar a una serie de afectuosas demostraciones de amistad en el mundo de la industria automotriz argentina. Se ha puesto así de manifiesto la estrecha vinculación del señor Kitterman con nuestro país. La trayectoria del señor Erdman en la industria brasileña, y sus permanentes contactos con toda América Latina durante los últimos trece años justifican plenamente, por otra parte, la cordial expectativa que su presencia en la Argentina ha despertado.

En los salones del Plaza Hotel tuvo lugar recientemente la reunión en que el señor Kitterman se despidió del periodismo y presentó al nuevo presidente de *Ford Motor Argentina*. *"Han sido doce años durante los que recibí el afecto y la comprensión de todos ustedes* —expresó Kitterman—, *manteniendo siempre un diálogo sincero, como corresponde a los buenos amigos. Dejo este querido país con pena, pero en algo me estimula la esperanza de que, por mis nuevas funciones, tenga ocasión de visitarles con frecuencia.*

"Me complazco en presentarles a un amigo —agregó más adelante—, *el señor Frank A. Erdman, quien me reemplaza en la conducción de Ford Motor Argentina S. A. El señor Erdman se ha desempeñado hasta el momento como vicepresidente de Ford-Willys do Brasil y posee una vasta experiencia en la industria automotriz de Latinoamérica, donde es reconocida su brillante actuación.*

"Descuento que él recibirá el mismo respaldo de toda la prensa y el calor humano que ustedes me dispensaron a través de tantos años.

"Amigos míos —finalizó—, *no me despido. Les digo sí, gracias y hasta siempre."*

El señor Kitterman entregó a su sucesor el ya tradicional bastón de mando, en el que están inscriptos los nombres de quienes estuvieron al frente de la empresa desde 1913. ⇨

Las piezas reunidas comienzan a mostrar la fisonomía definitiva del Falcon. Pocos minutos después se comenzará a soldarlas y estarán listas para armar.

año en que se estableció Ford en el país. El nuevo titular saludó brevemente a los presentes, manifestando el propósito de continuar manteniendo a través de su compañía la amistosa y recíproca comunicación con todos los medios periodísticos.

Acompañaban a ambos funcionarios el vicepresidente de *Ford Motor Argentina S. A.*, señor J. R. Healy, el director señor Juan María Courard, el gerente de relaciones públicas, señor Lorenzo A. Blanco, el gerente de comunicaciones públicas, señor José E. Risso y otros altos ejecutivos de la empresa.

PRESENCIA DE FORD EN LA ARGENTINA

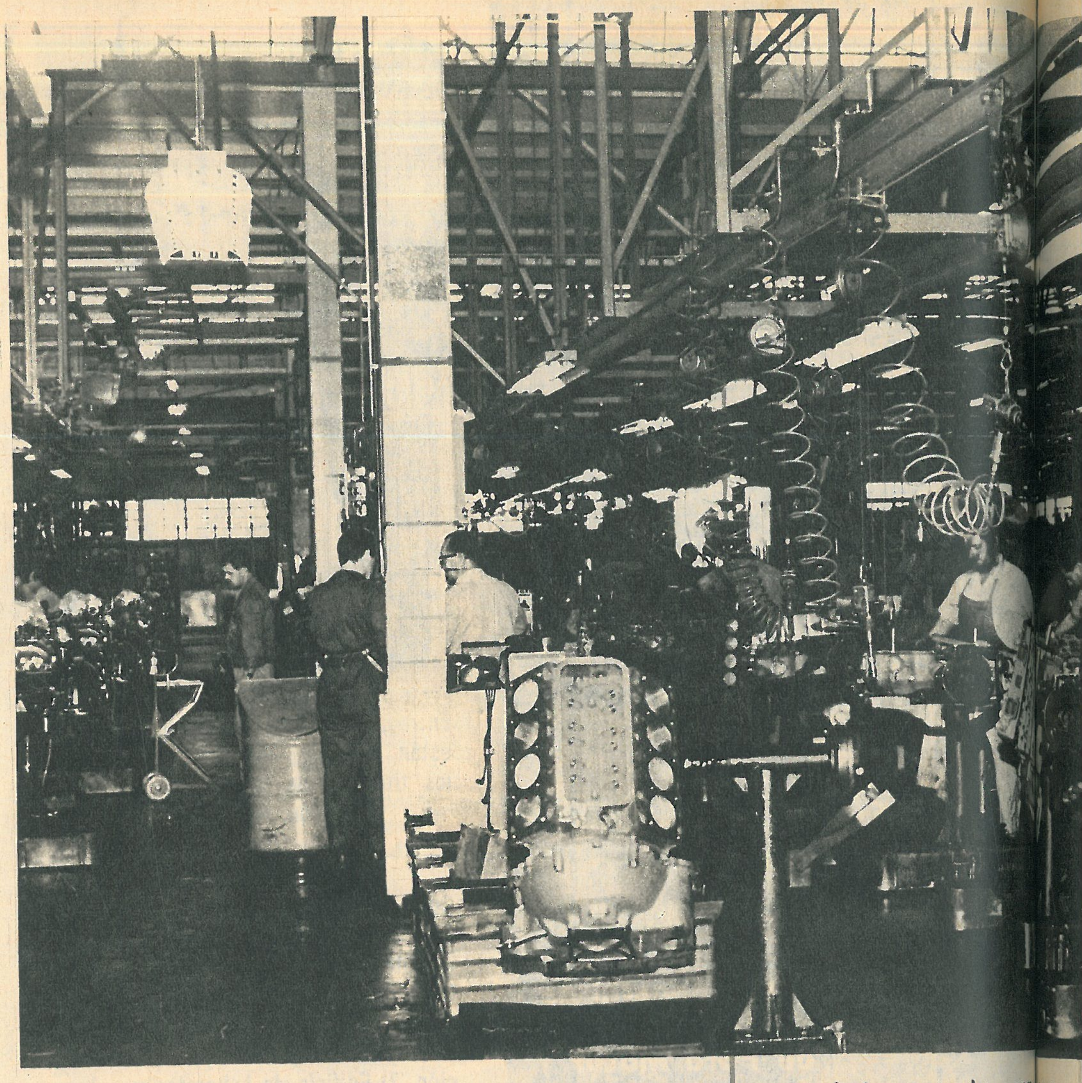
Fue en 1913 que *Ford Motor Company* de Estados Unidos decidió instalar su primera sucursal en América Latina —y segunda en el mundo— en la ciudad de Buenos Aires. Al año siguiente se hizo cargo de la misma el señor Ellis H. Hampton; en el local de Lavalle 1776 se exhibía el modelo "T", cuyo primer comprador en el país fue el Dr. Victorino de la Plaza, a la sazón Presidente de la Nación.

En 1917 se comenzaron a armar los vehículos en Buenos Aires. El primer local de armado se estableció en la calle Perú 752; aquellas instalaciones se completaron con otros dos edificios ubicados en Paseo Colón 450 y Tacuarí 1274. En 1922 se inauguró la nueva planta, en la Boca. En 1925 salió a la venta el primer modelo "A", que a su vez constituyó la unidad 100.000 armada en el país. En 1933 se presentó el revolucionario motor V-8. La Segunda Guerra Mundial introdujo un paréntesis en ciertas actividades de la empresa: en ese período sólo se comercializaron repuestos y accesorios. En 1946 se reabrieron las puertas de la planta de la Boca.

LA PRIMERA VISITA DE HENRY FORD II

1959 señaló para la empresa un momento culminante: fue en ese año que Henry Ford II visitó por primera vez nuestro país, en compañía de altos ejecutivos de la firma. El 10 de abril de ese mismo año se aprobaron oficialmente los planes de inversión para una planta de fabricación de camiones. En mayo fue designado gerente general de la empresa el señor Douglas B. Kitterman.

El Gobierno de la Nación aprobó en 1961 el proyecto de *Ford* para la fabricación de automóviles: la inversión llegó entonces a 70 millones de dólares. El 21 de setiembre de ese año



Sección de armado final, en la planta de General Pacheco. Los motores se ajustan y prueban con todo c

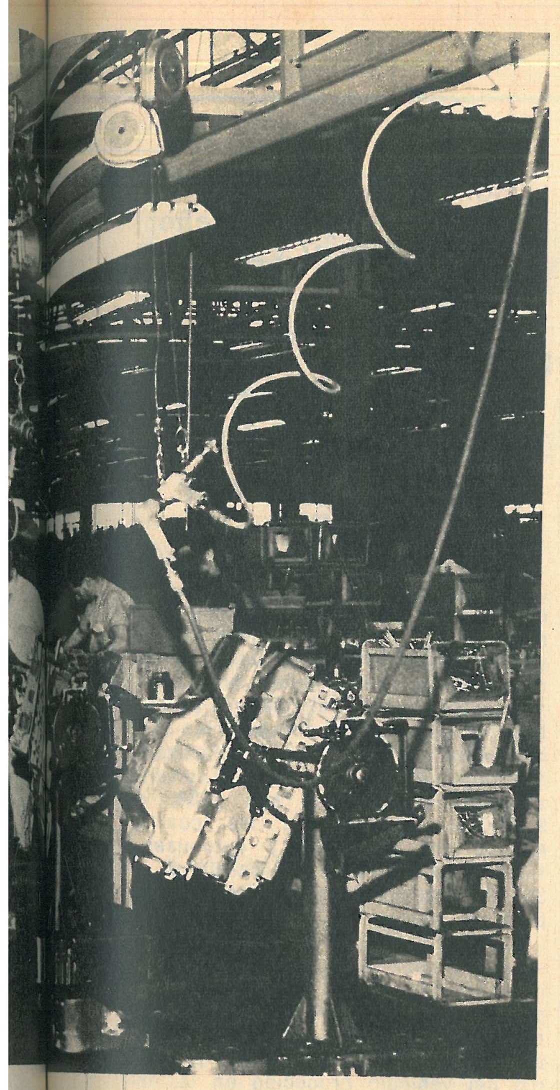
DOUGLAS B. KITTERMAN



El señor Kitterman nació en Salina, Kansas, en 1921 y se graduó en Administración de Empresas en la Universidad de Nichols en 1942. Llegó a la Argentina en 1948 donde se desempeñó como gerente de suministros automotrices. Ingresó a *Ford International* en 1951 como gerente de suministros de *Ford México* y en 1954 fue promovido a una posición similar en *Ford Brasil*. En 1957 fue designado gerente de suministros de exportación de *Ford International* y en 1959 regresó a nuestro país para asumir la Presidencia de *Ford Motor Argentina S.A.*

Está casado con Doris Dunster y tiene cuatro hijos. Su hija menor, Katherine, es una destacada figura de la equitación nacional, habiendo logrado varios títulos en su especialidad de saltos.

Ha sido presidente de *Ford Motor Argentina S. A.* durante los últimos doce años, y dirigió el ambicioso programa de expansión que reemplazó las operaciones de montaje



n con todo detenimiento. Control permanente y serio.

por la fabricación integral de los automotores Ford argentinos, y los programas de fabricación de *Falcon*, del *Fairlane* y de la línea completa de camiones *Ford* livianos y pesados. Asimismo tuvo a su cargo la concreción de las obras del *Centro Industrial de General Pacheco* y la incorporación de *Metalúrgica Constitución S. A.* y *Transax S. A.*, importantes plantas fabricantes de partes y conjuntos para automotores.

A través de su compañía, el señor Kitterman contribuyó activamente al proceso educacional del país. Durante su presidencia, Ford y sus concesionarios concretaron importantes aportes con la construcción y el equipamiento de doce escuelas rurales y de fronteras, un gran esfuerzo dedicado a la capacitación de la juventud en las zonas más remotas del país. También inauguró la *Escuela de Educación Técnica "Henry Ford"*.

El señor Kitterman ha sido Presidente de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) en dos oportunidades.

se inauguró oficialmente el *Centro Industrial de General Pacheco*. Ya estaban concluidas las obras de los edificios de Administración, Laboratorios, Motores y Usina. A mediados de 1963 se incorporaron las plantas de Estampado y Montaje.

En 1967 se incorporaron a la organización las firmas *Metalúrgica Constitución* —una fundición ubicada en Villa Constitución, provincia de Santa Fe— y *Transax S. A.*, fábrica de ejes traseros, instalada en la provincia de Córdoba. El Poder Ejecutivo autorizó, ese mismo año, una inversión adicional de 8.800.000 dólares. En abril de 1969 inició sus actividades *Ford Financiera S. A.*, empresa destinada a financiar las ventas de vehículos de la organización.

LA EXPANSION DE UNA EMPRESA

La trayectoria de *Ford Motor Argentina*, como puede apreciarse, está íntimamente vinculada al proceso de crecimiento de la industria automotriz argentina. En la actualidad, los productos de la firma están firmemente arraigados en el mercado automotor. La línea de automóviles *Fairlane* incluye las versiones LTD y 500, con motor 221 de 6 cilindros, 7 bancadas y, como opcional, el motor V-8 de 185 HP. Los automóviles *Falcon* se presentan en tres versiones: *Futura, De Luxe* y *Falcon*.

Las *Rurales Falcon* cuentan con dos versiones (*De Luxe* y *Falcon*). La *Pick-up F-100* se presenta con tres versiones de motor: V-8, Econo 6, de 6 cilindros y 7 bancadas, y Diesel. Los camiones *F-350, F-600* y *F-700*, cuentan con diversas variantes de potencia de los motores naftero y diesel, y distintas distancias entre ejes, que permiten elegir entre 14 tipos de unidades diferentes. Por último, deben mencionarse los *chasis* para colectivo B-600.

Como complemento de la intensa actividad industrial, *Ford Motor Argentina* inauguró en 1965 la *Escuela Nacional de Educación Técnica "Henry Ford"*. En un acuerdo suscripto en 1969 entre la Universidad Tecnológica Nacional y la empresa, se convino que a partir de 1970 funcionara en la Escuela la *Facultad de Ingeniería Mecánica*, Delegación General Pacheco, dependiente de la Universidad Tecnológica Nacional, Regional Buenos Aires.

Si a ello se agrega la fructífera acción realizada con la fundación de escuelas rurales y de frontera, se advierte la honda preocupación de la empresa por entroncarse en la realidad comunitaria del país.

FRANK A. ERDMAN

El señor Frank A. Erdman nació el 10 de abril de 1925. En 1947 se graduó en Ingeniería Mecánica en la Universidad Northwestern, Evanston, Illinois, Estados Unidos.

Comenzó sus actividades en la industria automotriz en 1948 en la ex corporación *Kaiser-Frazer*, en Willow Run, Michigan. Rápidamente fue promovido a varios puestos ejecutivos en dicha corporación en los Estados Unidos y en 1958 fue nombrado gerente de ingeniería de producto y control de calidad de la Compañía *Willys-Overland do Brasil*.

En 1963 fue designado director de planeamiento y control de calidad de *Willys-Overland* y, en 1967, director de manufactura de *Ford-Willys do Brasil*. El año pasado, el señor Erdman fue nombrado director y vicepresidente de esa compañía, a cargo de las áreas de Manufactura, Desarrollo de Producto y Suministro.

Durante los trece años que ha permanecido en el Brasil, el señor Erdman ha tenido una permanente vinculación con la industria automotriz de Latinoamérica y, asimismo, ha estado relacionado con los círculos empresarios de ese país, desarrollando una activa participación en entidades comunitarias de San Pablo. Está casado con Margaret Ann Doidge. Tienen seis hijos. ♠



INDUSTRIA AUTOMOTRIZ



Conferencia pronunciada por el señor YVON LAVAUD, presidente y director general de IKA-Renault, en el centro de ex becarios técnicos argentinos en Francia.

I. LOS FACTORES QUE DEFINEN LA DEMANDA

Quisiera, en primer lugar, subrayar un hecho muy importante, que es la notable propensión de los argentinos en general hacia la posesión de un vehículo. La Argentina ocupa ahora el doceavo lugar en el mundo en cuanto a la relación entre el número de habitantes y el número de vehículos (11 habitantes para un coche). El parque automotor de la Argentina ha alcanzado, al terminar el año 1969, a 2.150.000 unidades, de las cuales 406.500 son camiones y autobuses, 1.390.000 automóviles de pasajeros y 354.000 automotores de carga liviana para uso personal.

Ese alto grado de motorización —para emplear una palabra quizá no muy castellana— ha sido obtenido a pesar de la dificultad económica a la cual se enfrenta el comprador argentino. Se estima que el precio promedio del vehículo producido en la Argentina se ubica a un nivel de 2,2 veces superior al nivel llamado internacional. En realidad esa comparación no es totalmente válida si se considera que los modelos de producción argentina difieren a veces notablemente de los modelos originales en los que se inspiran. Las condiciones del clima, los caminos, el uso mismo, imponen cambios sustanciales y, en la mayoría de los casos, mejoras. Sin embargo, es un hecho indiscutible que el precio actual de los automotores argentinos se sitúa muy por encima de los niveles alcanzados en los países de gran producción seriada.

A la comparación de los precios es preciso agregar una comparación de los ingresos. En la Argentina se estima el ingreso per capita en rededor de u$s. 1.150 al año. Se calcula que en los Estados Unidos es de 4.250 y en Francia de casi 2.900 [1]. Es decir, que en la Argentina la adquisición de un automotor significa todavía una carga elevada para el presupuesto familiar, y se considera como una inversión y no como la compra trivial de un bien de consumo duradero.

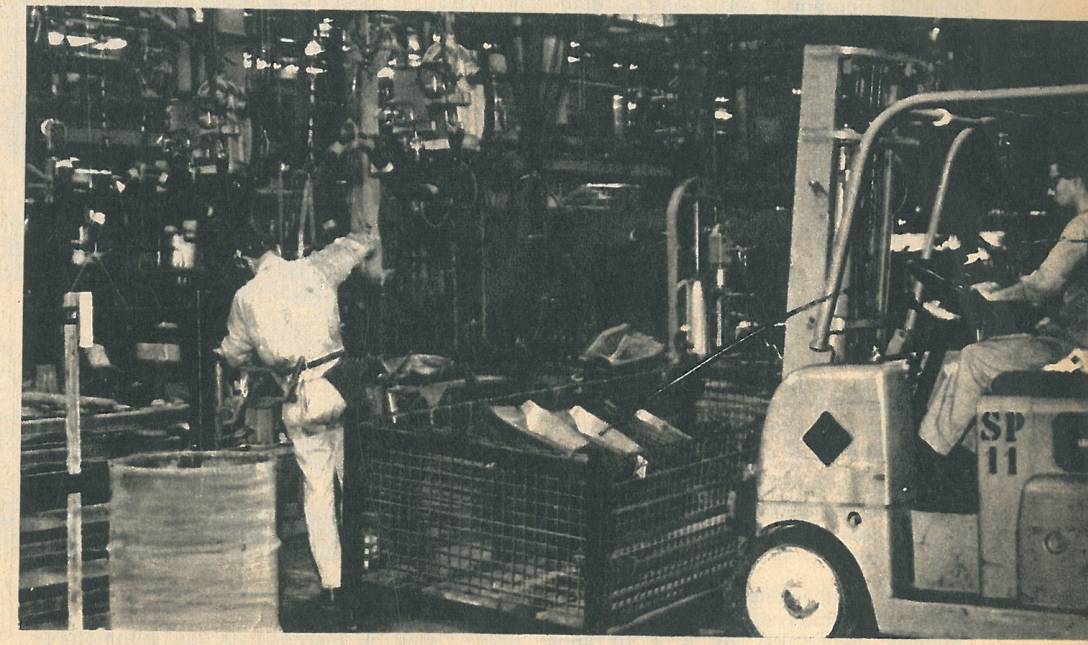
Eso explica por qué los usuarios argentinos se preocupan mucho más

[1] Calculados según el método de Colin Clark, que integra más elementos y considera relación de precios internos (por ejemplo: la carne).

DESARROLLO DEL MERCADO AUTOMOTOR EN ARGENTINA

por el valor de reventa de la unidad, que el automovilista de los Estados Unidos o de Europa. Explica también el hecho de que la renovación del parque automotor en la Argentina sea más lenta que en aquellos países.

Para resumir esta primera parte, diría entonces que las consideraciones de carácter económico tienen, en la actualidad, en la Argentina, una influencia fundamental en la formación de lo que se suele llamar la *"demanda solvable"* de automóviles y en su evolución.



La industria automotriz argentina ha adquirido proporciones de gran relevancia.

II. EVOLUCION DE LA DEMANDA DE AUTOMOTORES A MEDIANO Y LARGO PLAZO

1. Hipótesis actuales

Hemos dicho que la demanda de automóviles está vinculada fundamentalmente a factores económicos. Se pueden destacar tres elementos: el ingreso personal, el precio del vehículo, las facilidades financieras a las cuales puede apelar el comprador.

En los estudios realizados en nuestra empresa se ha procurado definir una relación entre las variaciones de dichos elementos y la evolución de la demanda.

Debo confesar que no hemos llegado a obtener una precisión matemática y que debemos conformarnos con índices aproximados. Además, si hemos logrado medir la influencia de la evolución del ingreso y de los precios, hemos descartado la posibilidad de descubrir una relación clara entre la financiación y la demanda global.

Elasticidad/Ingreso: Observando lo transcurrido desde la aparición de la industria automotriz en la Argentina hasta la fecha, hemos encontrado que la elasticidad de la demanda con respecto a la evolución del ingreso ha sido elevada (del orden de 2 puntos). Sin embargo, la tendencia de los últimos años ostenta un paulatino descenso, y es probable que a corto plazo se llegue al mismo nivel (un punto y medio) que en los países de más antigua civilización industrial.

Elasticidad/precios: La elasticidad de la demanda con relación al precio del vehículo es del orden de un punto, según las observaciones que se han llevado a cabo durante el mismo período.

La financiación: En cuanto a la financiación, como lo he dicho antes, no se puede obtener en la actualidad un índice general de elasticidad. Es la razón por la cual hemos decidido, para evaluar el mercado futuro de automóviles, no tomar en consideración ningún factor de elasticidad relacionado con la financiación.

Las hipótesis de nuestra evaluación son las siguientes:

1) Mantenimiento de una relación normal de los precios de los vehículos con los demás precios.
2) Mantenimiento de las condiciones actuales de financiación. Al respecto, debemos notar que no hemos incorporado a nuestra hipótesis la influencia de las últimas medidas de ampliación de los créditos personales, que resultan de las Circulares Nº 745 y 746 del Banco Central de la República Argentina, con fecha 18 de agosto próximo pasado. Evidentemente no se debe negar la probabilidad de un efecto dinamizante, pero no tenemos por ahora el suficiente caudal de información para prever su alcance a 5 ó 10 años.
3) Crecimiento promedio del Producto Bruto interno de un 3 % anual. Esa tasa es netamente inferior a la que se verificó en los años 1968 (+ 4,6 %) y 1969 (+ 6,9 %), y la que se prevé para el futuro (+ 6 %).

Esperemos que el vigor renovado de la economía nacional permita superar ampliamente nuestra hipótesis. Pero como nuestro razonamiento llega hasta el año 1980, debemos ser prudentes —probablemente exageradamente prudentes—. De cualquier manera, procedemos a revisiones periódicas de nuestras evaluaciones que permiten proceder en tiempo a los ajustes necesarios y evitar que los errores de apreciación se repitan o perduren en una forma sistemática.

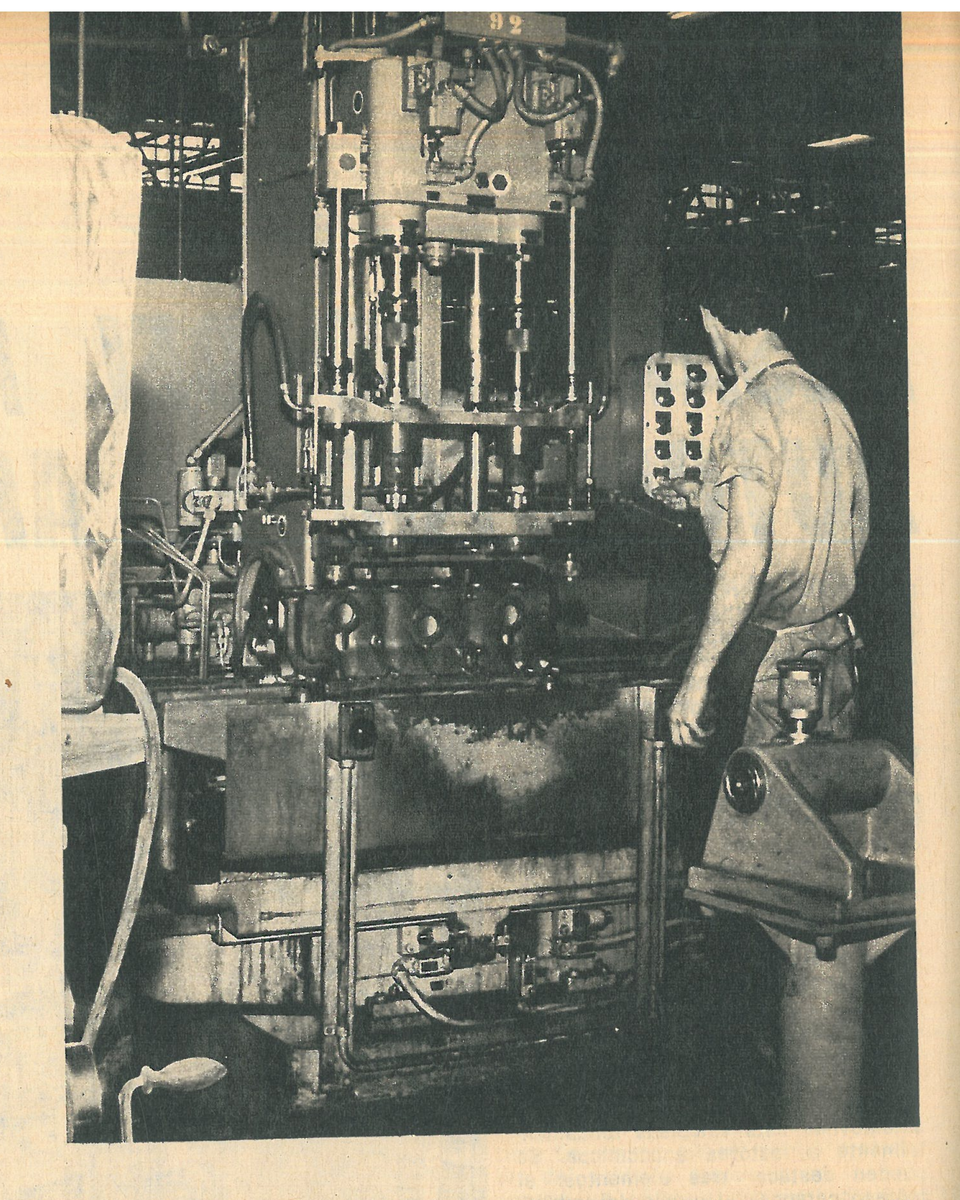
Evaluación de la demanda en 1975 y 1980: La combinación de esos elementos nos conduce a pensar que el mercado de los automóviles de pasajeros y vehículos utilitarios livianos alcanzará en 1975 —si las bases actuales no sufren modificaciones significativas— la cifra de 245.000 unidades (26,4 % por encima de los

193.000 de 1969). Para el año 1980 prevemos un mercado total de 298.000 unidades (53,8 % más que en 1969).

Por grandes grupos de vehículos, estimamos que un 20 % corresponderá a los utilitarios y un 80 % a los vehículos de particulares.

Dentro del grupo de los vehículos de turismo (o particulares), que más nos interesa por representar el grueso de la demanda, la repartición ha sido, en el año 1969, la siguiente, entre las cuatro principales categorías que consideramos en nuestros estudios:

1) Vehículos "Chicos": 39 % (corresponde actualmente a cilindradas inferiores a 1.025 cc - Renault 4 L).
2) Vehículos "Medianos Europeos": 0,46 % (la carencia de vehículos en esta categoría, que constituía una anormalidad del mercado argentino, ha recibido un principio de solución en el año 1967 con la aparición del Renault 6 (1.100 cc).
3) Vehículos "Compactos Europeos": 25 % (por ahora, en realidad, todos los modelos ofrecidos al mercado nacional corresponden a cilindradas de 1.600 cc).
4) Vehículos "Compactos y Medianos Americanos": 36 % (actualmente con cilindradas de 3 a 4 litros).



Las modificaciones que puede sufrir esta repartición del mercado por categoría dentro de los 5 y 10 años que vienen, no se pueden evaluar con precisión. Es probable que se experimentará un aumento de la parte que corresponde a los vehículos de origen o de características europeas. Pensamos que no llegará a ser, por lo tanto, un cambio radical en la fisonomía del mercado, y que mucho va a depender de lo que pasará en cuanto a la evolución de los ingresos, por una parte, y de los costos de producción y precios de venta de los automotores, por otra.

2. Hipótesis de crecimiento acelerado

Hemos visto que los dos elementos principales que gobiernan la evolución del mercado de los automotores son el ingreso personal y el precio relativo de los vehículos.

El incremento del ingreso y su distribución dependen de decisiones políticas. Aunque pueda pensarse que la evolución de los precios deriva de la influencia de otros factores, el examen de la situación de la industria automotriz en la Argentina demuestra que depende también fundamentalmente de una definición política.

Es muy probable que si se mantiene la tasa de crecimiento económico que se alcanzó en los últimos años, el mercado de los automotores tenderá a superar nuestras estimaciones actuales. Por otra parte, la aplicación de una política de redistribución del ingreso puede provocar cambios de consideración en la estructura del mercado. Para ser más concreto, puede auspiciar el acceso a la propiedad del automotor de una parte de la población que, en la actualidad, se encuentra marginada. Es evidente que la consecuencia más importante de esa redistribución de ingresos favorecería principalmente al mercado de los automotores chicos o medianos.

Una reducción de los precios relativos provocaría, naturalmente, un efecto similar.

Si bien el tema del crecimiento económico y de la redistribución de ingresos es muy conocido y no merece ser desarrollado en detalles, creo que es preciso hablar con cierta profundidad de los precios y de su posible evolución.

Se han vertido, sobre ese tema, numerosas opiniones, y se han denunciado numerosas causas. Se piensa, en general, que la responsabilidad de los precios elevados corresponde a las empresas, o al Estado, o a los dos. Creo que nadie, ni el Estado, ni las empresas, debe de eludir la responsabilidad que le es propia. Creo también que es necesario y honesto considerar los hechos ante de emitir una opinión.

Hemos visto que el mercado argentino de los automotores es relativamente chico: alrededor de 200.000 unidades al año en la actualidad. Hemos establecido que su crecimiento se asemeja al que conocen los viejos países industriales. Sabemos, por otra parte, que el precio de cualquier producto depende, antes que todo, del costo de su obtención. Puede presentarse, en algunas oportunidades, el caso de empresas o de países decididos a vender sus productos a precios competitivos exagerados. Esa práctica —el *dumping*— tiene una finalidad que no es aceptada más por las naciones modernas: adueñarse de un mercado para, más tarde, aprovechar la renta de la situación así establecida.

LA UNICA SALIDA

Entre empresas que compiten en el mercado de un mismo país y que tienen que ajustarse a las mismas reglas del juego, esa clase de política no nos parece tener sentido ni porvenir.

La única salida, tiene, a nuestro modo de ver, que encontrarse en la reducción progresiva de los costos de producción, que permitirá a su vez

Todo indica que el mercado de automotores tenderá a la superación de las estimaciones de la actualidad.

una reducción de los precios sobre bases sanas y sólidas.

Es bien conocido que las industrias modernas tienen que adaptarse a la ley económica de la producción seriada, es decir, amortizar sus inversiones, sus gastos de investigación y de estudio, sobre el número más elevado posible de unidades producidas.

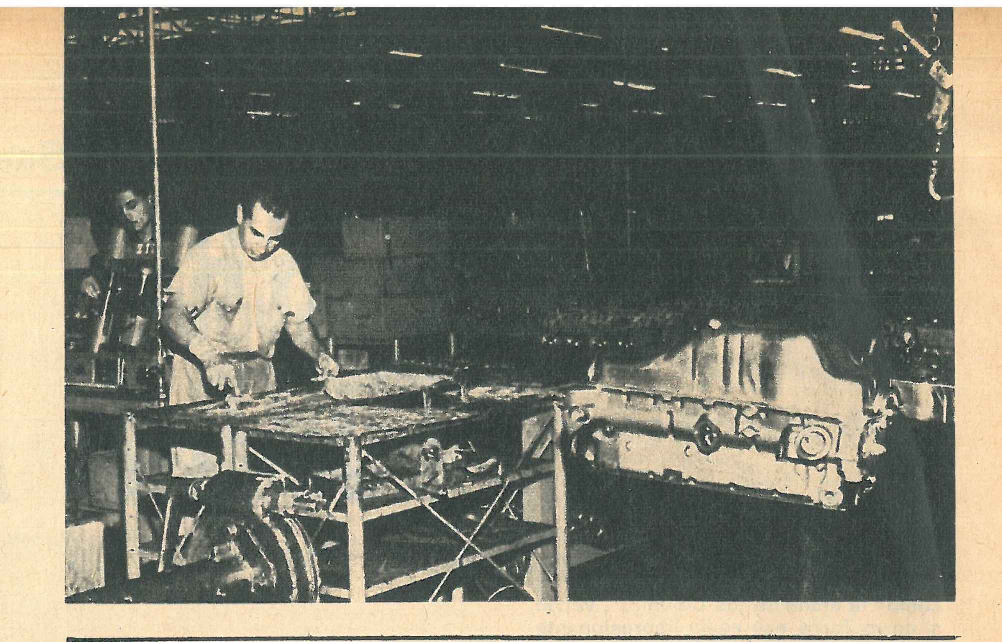
La situación actual del mercado argentino no permite, ni por el nivel de la demanda, ni por el número de fábricas que operan y de modelos que producen, una adecuada remuneración de las inversiones, ni una importante standardización de elementos.

Sabemos que el crecimiento natural del mercado —aunque sea mucho mayor de lo que hemos aceptado como hipótesis de trabajo— no permitirá en el corto plazo llegar a la economía de escala. Quedan entonces, teóricamente, dos caminos. Uno, que pudiera definirse como el del famoso *"Laisser faire, laisser passer"*. El inconveniente principal que tiene es que puede provocar rápidamente la desaparición de empresas —principalmente fabricantes de partes y conjuntos— edificadas en pocos años, con grandes esfuerzos financieros y tecnológicos y resultados en general alentadores en cuanto a la calidad de los productos, la creación de técnicas originales o la adaptación de *know-how* importado.

Igualmente se debe considerar que la aparición de numerosos modelos nuevos, sea por vía de importación directa, sea por producción en el país, provocaría una profunda perturbación en el mercado de los automotores usados. Aceleraría en forma peligrosa e injusta la descapitalización que tienen que sufrir los compradores de vehículos. Al recordar las cifras que hemos citado en cuanto a los precios y a los ingresos, la magnitud de ese riesgo se impone con toda claridad.

El otro camino es algo más áspero pero mucho más prometedor. Lleva a un ordenamiento de la producción que tienda a mediano plazo a brindar a las empresas y, por ende, al público, los beneficios de la producción de series más holgadas. Conduce, quizás, a reducir en alguna manera la diversidad de los productos entre los cuales el comprador puede elegir. Pero conduce al fortalecimiento de las industrias establecidas en el país, y de las industrias nacionales entre ellas. Siguiendo el mismo camino, algunos países, como el Japón, han creado industrias de reconocida competitividad internacional. Otros, como España, o aun el vecino Brasil, están acercándose a ella.

Creemos que, en el momento en que la Argentina tiene que reflexionar de nuevo sobre el futuro de una industria tan fundamental y por la cual ha demostrado tanta aptitud, el camino del ordenamiento y del fortalecimiento es el único transitable. ♠



En las montañas de Santa Cruz

CERRO TORRE: EL ALPINISTA I

Por segunda vez en 1970 Cesare Maestri, conocido en el fascinante mundo de los trepadores de montañas como "la araña de los Dolomiti", volvió al cerro Torre, esa aguja impresionante enclavada al noroeste del lago Viedma, en la provincia de Santa Cruz y enhiesto vecino del famoso monte Fitz Roy. Durante el invierno reciente, y luego de 54 días de lucha contra el frío y la nieve, contra el viento y la escasez de alimentos, el famoso alpinista debió desistir, a unos doscientos metros de la cumbre. "Pero vuelvo en la primavera —aclaró— y si alguna «expedizione» logra la cima antes, usando los clavos y cuerdas que dejamos, me alegro... y que por lo menos me escriban..." —acotó, sonriendo

Esto nos decía Maestri en julio; pero nadie logró la cima. La "araña de los Dolomiti" volvió en noviembre del mismo año pasado a la provincia patagónica de Santa Cruz...

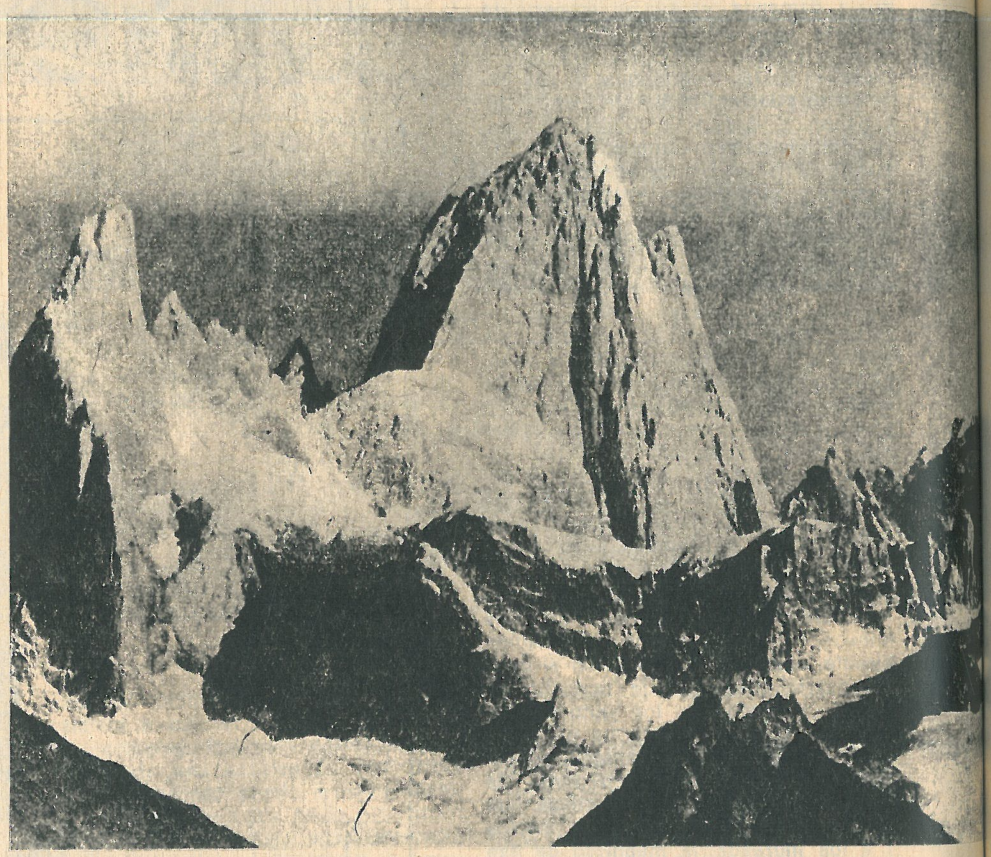
UNA "VIEJA" HISTORIA INICIADA EN 1957

En el verano de 1957/58, Maestri conoció al Torre (aguja de 3.128 metros). Conquistó entonces 8 cumbres vírgenes en la zona, dos de las cuales las escaló solo. Retornó a fines de 1958 con el recordado Tony Egger. El 31 de enero de 1959 Maestri y Egger, nos cuenta el propio Maestri, consiguieron la cima, bajando los días 1 y 2 de febrero. En la noche del día 2 ocurrió la tragedia: un alud se llevó para siempre a Tony; una aguja cercana al Torre lleva hoy su nombre. El día 3 Cesare Maestri continuó el descenso, y el 4 lo encontraron sus compañeros, luchando entre la vida y la muerte. Con Tony se perdió valioso material, incluido el fotográfico, y no faltó quien, desconociendo el código de honor de todo alpinista, abrigase alguna duda sobre la culminación de la hazaña. Maestri sonríe, porque sus 1.500 ascensiones, su fama y amor a la montaña están por encima de todo esto. En 1970 regresó. En el invierno, durante casi dos meses, luchó y debió desistir. Eso no involucraba abandonar: nos dijo que volvió y regresó.

UNA HISTORIA RECIENTE: EL CERRO SE DEFIENDE

Acompañaron a Maestri, en mayo último, los alpinistas Carlo Claus, Pietro Vidi, Ezio Alimonta, Renato Valentini y Cesarino Fava, todos guías de montaña y profesores de esquí. Ellos lo esperaron cerca del Torre durante 15 días, "días de muy buen tiempo", acota Maestri. "Y desde que yo llegué en helicóptero, el 17 de mayo, durante los 44 días subsiguientes, sólo tuvimos 5 días buenos y 5 regulares..." Evidentemente, el cerro Torre se defiende siempre.

Fue necesario acercar víveres desde Río Gallegos, ya que las malas condiciones del tiempo impidieron realizar las tareas en los términos más o menos previstos. Fava bajó dos veces y luego se quedó en la estancia San José, cercana al lago Viedma, para atender las comunicaciones. Posteriormente bajaron Alimonta y Valentini, quienes abandonaron la empresa y viajaron a Buenos Aires y luego a Italia. Con este "abandono voluntario" los alpinistas posibilitaban que los víveres duraran algo más a quienes estaban atacando la cima.



En la cordillera de los Andes, en la provincia de Santa Cruz, se levanta el famoso cerro Fitz Roy, que tiene a su izquierda el llamado Torre, por su forma, de difícil ascenso.

FORMACION DEL PRIMER GRUPO DE ASALTO

El primer grupo de asalto, o cordada, lo formaron Maestri y Claus; posteriormente Maestri, Claus y Vidi. Luego Maestri y Vidi (Claus sufrió congelamiento en los dedos de una mano) y, finalmente, Cesare Maestri solo. "Con un poco más de pan y queso no abandonaba", confesó "la araña de los Dolomiti".

"Hemos soportado temperaturas inferiores a 20° bajo cero, y los vientos, con ser menos fuertes que en verano, superan igual los 100 kilómetros" —sigue diciendo Maestri—. "Otra cosa: comprobamos que nevaba con 15° bajo cero, cosa totalmente extraña, que nunca he visto..." Y aquí

ITALIANO CESARE MAESTRI

Llegó por segunda vez a esa famosa cúspide andina que está considerada como la más difícil cumbre del mundo

por HECTOR RODOLFO PEÑA
PARA AUTOCLUB

cabe recordar que Cesare Maestri (40 años, casado, un hijo), lleva en estas lides la mitad de su vida, habiendo escalado alrededor un centenar de cumbres vírgenes. ¿Y qué opina del Torre? "El Torre... —busca las palabras en su castellano deficiente—; el Torre es imponente como el Monte Blanco y tan sutil como los Dolomiti..."

Y AHORA...

Maestri volvió a la endiablada y hermosa montaña santacruceña. Volvió donde estuvo luchando dos meses en el invierno de 1970; volvió a esas paredes a pico sobre el abismo, donde pasó 18 días vivaqueando y 10 días colgado en una hamaca; donde dejó colocados casi mil clavos y cientos de metros de cuerda.

Cesare Maestri, "la araña de los Dolomiti" —escribimos entonces— ha de volver a enfrentarse con el coloso gris y blanco que le arrebató la vida del amigo y compañero Tony Egger, hace más de dos lustros...

CULMINA LA HAZAÑA: 2 DE DICIEMBRE DE 1970

El 2 de diciembre, en horas de la mañana, aquí, en Río Gallegos, se tuvo la noticia: alrededor del mediodía, Maestri llegaría a la cima.

Sobrevolamos la montaña, que emergía fantasmagóricamente de un manto de nubes, a las 16 horas de ese día. Como siempre, el cerro Torre parecía "enganchar" las nubes de la zona; su vecino, el Fitz Roy, con su maravilloso cortejo de agujas de entre las cuales destaca el Poincenot, se mostraba en su totalidad, como todas las montañas vecinas. Como una visión irreal, alcanzamos a ver la cumbre nívea del Torre antes de que el océano de nubes la volviera a cubrir.

Cesare Maestri había estado allí hacía dos horas y media. Luego nos comentó que oyó el ruido del avión cuando ya descendía. Por segunda vez la voluntad humana, la fe, el tesón, el conocimiento de la técnica y una vocación sin límites, doblegaban a la que es considerada por muchos, si no todos, la montaña más difícil del mundo. ♠

Brota el agua de cinco manantiales entre los 50 y 60 grados de calor

Ya desde tiempos remotos, las propiedades curativas de las aguas de las Termas de Reyes, del departamento Capital, de la provincia de Jujuy, eran conocidas y aprovechadas por los indígenas de la región. Su fama trascendió aun en épocas prehispánicas y llegaban hasta ella los incas del Perú, que calificaron de maravillosas a esas termas y, a pesar del largo y penoso camino, no escatimaban esfuerzos para bañarse en esas aguas, que consideraban milagrosas.

El emplazamiento de las termas se encuentra a unos veinte kilómetros de la capital jujeña, y a una altura de 1.850 metros sobre el nivel del mar. Rivalizan en prestigio el magnífico panorama de la Quebrada y el excelente clima de eterna primavera, con el valor curativo de las aguas.

Las instalaciones balnearias están ubicadas en un protegido balcón de la montaña, a cincuenta metros sobre el nivel del río Reyes, cuyos meandros se extienden en el fondo de la Quebrada cuando el caudal es reducido, pero que alcanza la furia de un torrente en épocas del deshielo procedente de las nieves del macizo del Chañi, de más de 6.200 metros de altura.

La temporada se extiende entre mayo y octubre, y la atención correspondiente está a cargo de un solo hotel que dispone de sesenta habitaciones con baño privado, y otras comodidades para el desarrollo y complemento de la balneoterapia.

Las aguas han sido clasificadas como hipotermales, sulfatadas-sódico-cálcicas, alcalina bicarbonatada, débil silicatada, de mineralización débil e hipotónica.

SINTESIS DE APLICACIONES

De acuerdo con antecedentes registrados en la Sociedad Argentina de Estudios Termales, los estudios realizados han establecido las propiedades de estas aguas para el tratamiento de distintas afecciones, con su empleo en baños o como bebida.

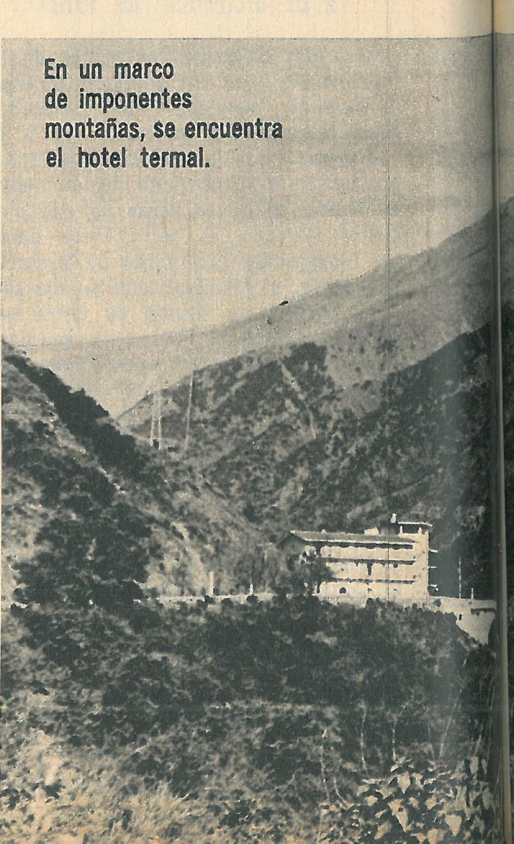
Las fuentes están formadas por cinco manantiales, donde el agua surge a distintas temperaturas, entre los 50 y 60 grados. El agua de bebida es similar a la del baño. A temperaturas templadas, dice en síntesis la Sociedad Argentina de Estu-



Desde la explanada del hotel se divisa este amplio panorama.



Gauchos jujeños de Guerreros, en la zona aledaña a Reyes.



En un marco de imponentes montañas, se encuentra el hotel termal.

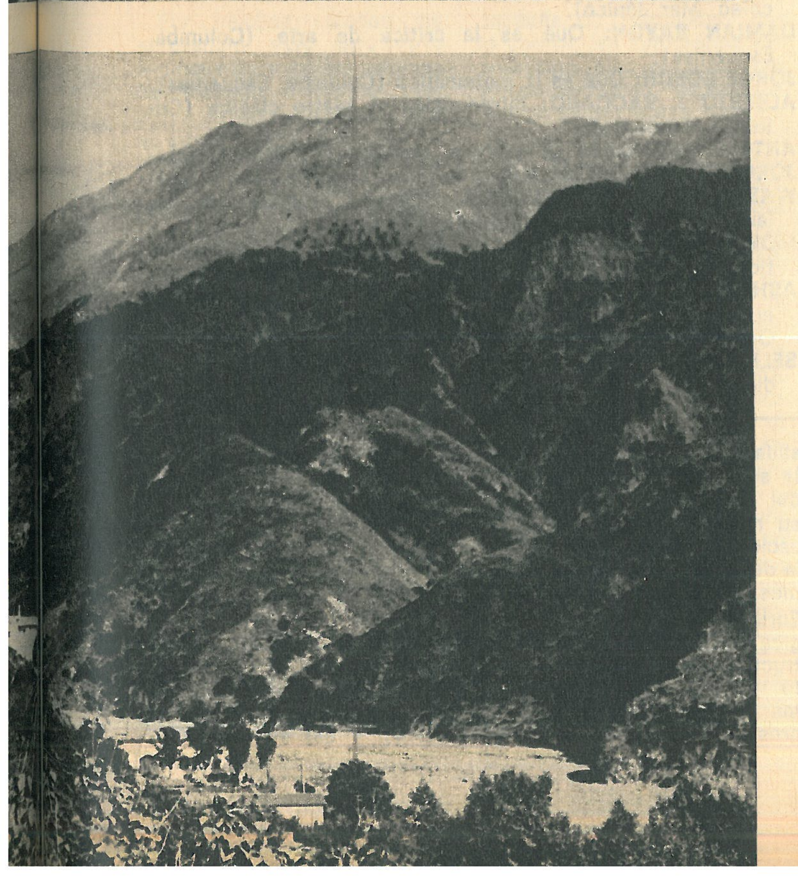
Termas Argentinas por A. G. PARA AUTOCLUB

REYES EN JUJUY: DESCANSO Y VERANEO

dios Termales, los baños son sedantes y antiálgicos, mejorando la circulación periférica. A mayor temperatura las aguas del baño actúan beneficiosamente en los procesos crónicos del reumatismo, así como en las retracciones de los músculos y tendones, artrosis, gota crónica, etc. Agrega finalmente que en las curas de bebida, las aguas de las Termas de Reyes actúan favorablemente como estimulante gástrico, son diuréticas, y se recomiendan para la litiasis, uremia, gastritis y otras enfermedades. Finalmente se aconseja en las afecciones pruriginosas, otras manifestaciones cutáneas, prurigo y en la desensibilización de algunas dermatosis.

PRINCIPALES PROPIEDADES

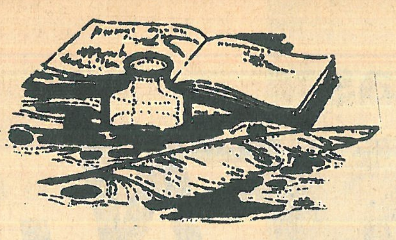
Estableció las propiedades terapéuticas de estas termas el doctor Eliseo Cantón, quien dijo al respecto: "Las principales propiedades terapéuticas de estas aguas, son las que se derivan de su termalidad, pues con ellas es posible administrar baños calientes y tibios. Aplicados convenientemente darán siempre buenos resultados en las formas crónicas del reumatismo, ya sea articular o muscular, no sorprendiéndonos en manera alguna las relaciones que circulan de boca en boca, sobre cojos y tullidos que merced a los baños recobran la libertad de movimiento." ♠



Portal de entrada a las termas, que se divisan en el fondo.



Autores y Libros



Libros Recibidos

ALBERT SZENT-GYÖRGYI: El mono demente (Emecé).
JEAN FOURASTIE: Carta abierta a cuatro mil millones de hombres (Emecé).
JOHN D. MACDONALD: La única mujer en el juego (El Séptimo círculo) (Emecé).
SILVINA BULLRICH: Entre mis veinte y treinta años (Emecé).
MARCO DENEVI: Parque de diversiones (Emecé).
BONIFACIO DEL CARRIL: El problema político, 2ª edic. (Emecé).
CARLOS A. GONZALEZ FERNANDEZ: 1998: decisión suprema (Emecé).
MANUEL TAGLE: Nuestra civilización cristiana y occidental (Emecé).
RAMON J. SENDER: Siete domingos rojos (Ed. Proyección).
ESMERALDA RADAELLI: Geografía del mito (Ed. Mundo).
CARLOS ANTONIO MONCAUT: Biografía del Río Salado de la Provincia de Buenos Aires (Ed. del autor).
ALFREDO GENOVESI: La expulsión de extranjeros en la historia y el derecho argentino (Ediciones Delta).
DORIS BAND: La ráfaga (Ed. Juan Goyanarte).
FRANÇOISE MALLET-JORIS: La casa de papel (Ed. Juan Goyanarte).
TITO SANTORO: Las adúlteras (Librería Hachette).
ABRAHAM ZAK: Gimen los bosques siberianos (Ed. Candelabro).
JOSE RABINOVICH: Rapsodia judía (Ed. Candelabro).
JULIO MAFUD: Psicología de la viveza criolla (Américalee).
GRAHAM GREENE: El americano impasible (Alianza editorial, Madrid).
GUIA TURISTICA DE CONCEPCION DEL URUGUAY (Centro Editor del Río de los Pájaros).
GIBRAN KHALIL GIBRAN: Los dioses de la tierra (Kier).
MIGUEL SERRANO: Las visitas de la Reina de Saba, prólogo de C. J. Jung (Kier).
LU BECA: La creación perenne (Kier).
DORIS CHASE DOANE y KING KEYES: El Tarot del antiguo Egipto (Kier).
P. OUSPENKY: Tertium Organum (Kier).
E. R. DALMOR: Quién fue y quién es en ocultismo (Kier).
JOSE E. GURAIEB: Sabiduría árabe (Kier).
CATALINA CERVAN: La desbandada (Sudamericana).
MARIA ELENA WALSH: Juguemos en el mundo (Sudamericana).
SIMONE DE BEAUVOIR: La vejez (Sudamericana).
J. W. GOETHE: Fausto (Sudamericana).
RICARDO COLLAUTI: Sebastián Dun (Sudamericana).
PEDRO ORGAMBIDE y ROBERTO YAHNI: Enciclopedia de la literatura argentina (Sudamericana).
CLAUS JACOBI: El diluvio humano (Sudamericana).
NUEVO PLANETA, setiembre-octubre, 1970, Revista (Sudamericana).
ARMANDO EIMAN: El camino de las drogas (Ed. Grossi, Córdoba).
R. J. MECREDY: The motor book (Ed. Hugh Evelyn, Londres).
CHAMPION AND ARNOLD: Motor vehicle calculations and science (Ed. Edward Arnold, Londres).
MAURICE A. HAMMOND: Motorcade-A dictionary of motoring history (Ed. G. Bell and Sons, Londres).
DAVID PHIPPS, M. A.: Autocourse-Carreras de automóviles y rallys realizados durante 1968-69 (Ed. Haymarket Press, Londres).
FERMIN ESTRELLA GUTIERREZ: Cuentos (antología) (Fondo de Cultura Económica, México).
JULIO VERNE: Un capitán de quince años (Atlántida, colec. Billiken).
LOUISA M. ALCOTT: Bajo las lilas (Atlántida, colec. Billiken).
LOUISA M. ALCOTT: Ocho primos (Atlántida, colec. Billiken).
MARK TWAIN: Tom Sawyer en el extranjero (Atlántida, colec. Billiken).
MARK TWAIN: Un yanqui en la corte del Rey Arturo (Atlántida, colec. Billikin).
ANONIMO: Las mil y una noches (Atlántida, colec. Billiken).
HERMAN MELVILLE: Moby Dick (Atlántida, colec. Billiken).
HORACIO GARCIA DURIGAN: Los soldados de la verdad absoluta (Stilcograf).
TRECE AUTOS SACRAMENTALES (Notas de José Onrubia de Mendoza) (Bruguera).
JEAN MAZEL: El secreto de los Fenicios (Bruguera).
JOSE RABINOVICH: Campanas a media asta (Fabril Editora).
ARMANDO ALONSO PIÑEIRO: El año 1814 en la vida de San Martín (Premio del Certamen 1970 de la Fundación Rizzuto, ed. de ésta).
DIRECCION GENERAL DE CULTURA DE LA MUNICIPALIDAD DE MORON: Morón, sus artes, sus letras (pintores, escultores, grabadores, poetas, prosistas) (Ed. de la Municipalidad).
JUAN DRAGHI LUCERO: Andanzas cuyanas, cuentos (Troquel).
ANDRE CHOURAQUI: El pensamiento judío (Columba, Nuevos Esquemas).
VIRGILIO: Eneida, Libro IV, (Columba, colec. Mar Jónico).
APULEYO: La metamorfosis o el asno de oro (Columba, colec. Mar Jónico).
DAMIAN BAYON: Qué es la crítica de arte (Columba, Esquemas).
JORGE BOSCH: Qué es la matemática (Columba, Esquemas).
ALBERTO J. VACCARO: Introducción al teatro clásico (Columba, Esquemas).
ANTONIO AGUILAR: La esencia, ensayo (Ed. Sanjuanina).
JORGE POLANSKI: Carbónico y pérmico argentino (EUDEBA).
WASHINGTON DANTE ILLESCA: Cómo se practican las Relaciones Públicas (Ed. Librería Mitre).
MORROE BERGER: Igualdad y derechos civiles (Bibliográfica Omeba).
ASHER ISAACS y REUBEN E. SLESINGER: Las empresas, el gobierno y el interés público, 2º vol. (Bibliográfica Omeba).
SELECCIONES MUNICIPALES: Revista, año IV, Nº 5, julio-diciembre, 1970.

GEOGRAFIA DEL MITO

Por Esmeralda Radaelli
(Ediciones Mundo)

En un breve opúsculo de poco más de cuarenta páginas, ha encerrado la autora el diagrama de un emotivo itinerario, donde se mezclan en luminosos reflejos comunes algunos recuerdos capitales de nuestra historia o de los protagonistas del arte y la poesía que nos dieron lustre. Son nueve capítulos de una plasticidad expresiva poco común, y cada uno de los cuales realmente presenta el punto de partida o el escenario de un mito definitivamente incorporado ya, como una realidad viva y permanente, en la sensibilidad de las gentes del país, cualquiera que sea su nivel intelectual. La evocación del virrey Sobremonte, la de la gesta de Martín Güemes, la sombra de Guillermo Enrique Hudson, la figura trágica de Quiroga o la indestructible imagen de Sarmiento, entre otras, se transforma, en verdad, a través de la prosa singularmente pulida y rica de esta obra, en brillantes hitos de la "geografía del mito" en la Argentina. Pero del mito noble y fecundador de la historia, como se aprecia muy bien al percibir la posición de la autora frente a algunos problemas de la nuestra que aún son incomprensiblemente debatidos, posición que revela un espíritu libre enamorado de la libertad. Y del arte. (M. G.)

QUE ES EL PERIODISMO

Por Ignacio Chávez Paz
(Ed. Columba)

El autor posee una información documentada y amplia sobre gran número de los órganos periodísticos que aparecen en los principales países del mundo civilizado, y la ha volcado en las páginas de este libro en forma de pequeñas estadísticas que ilustran sobre la circulación, el costo, la evolución económica, el tamaño y hasta sobre la publicidad pagada, en algunos casos, que traen tales publicaciones. Esto está muy bien, inclusive porque evita al lector especialmente interesado en el tema, invertir horas y días en la búsqueda de esas informaciones.

Pero lo que el señor Chávez Paz ha olvidado, me parece, es explicar a sus lectores *qué es realmente el periodismo* —no un diario o una revista—, cuál es su esencia vital, su tónica, su dinamismo creador, su valor intelectual, la técnica y el significado de la información periodística y cómo se debe buscarla y producirla, etc. Tampoco dice nada importante sobre lo que es o debe ser un auténtico y genuino periodista, en el sentido profundo y no meramente profesional de esta denominación, y menos aún se detuvo el autor —aunque toca el tema aquí y allá— en aclarar el tan debatido problema sobre si el periódico, es decir, el órgano periodístico, debe ser simplemente un instrumento indiferente de información o si, por lo contrario, está dentro de su alta misión la obligación y la responsabilidad de esclarecer los problemas de la vida contemporánea, de la fenomenología vital de todos los días, para ilustrar de este modo, en la forma más objetiva posible, el criterio de los lectores, orientando de alguna manera sus opiniones al exhibirles la íntima verdad, la verdad esencial de las cosas, de las ideas y de las acciones de los hombres. El alto periodismo no puede ser extraño a este procedimiento, que tiene una virtud de docencia espiritual y política, desde luego.

Por lo demás, este pequeño libro, sintético y de alcance nada pretencioso, como se ha visto, se lee con facilidad y agrado. (M. G.)

CUENTOS CRIOLLOS CON JUDIOS

Por Pablo Schvartzman
(Ed. del Instituto de Amigos del Libro Argentino)

Desde que, en el año glorioso de 1910, Alberto Gerchunoff publicó *Los Gauchos Judíos*, cálido reflejo del proceso de incorporación de los colonos judíos de Entre Ríos y sus hijos al medio social de esa noble provincia litoraleña, muchos escritores de talento han abordado el mismo tema, aunque sin enfocarlo, como es comprensible, desde el mismo ángulo y sin que las observaciones alcanzasen siempre la hondura psicológica que revelan las páginas inolvidables de aquel grande escritor y ejemplar periodista que fue don Alberto, uno de los más puros estilistas, además, de la lengua castellana en las letras argentinas. Aquí, en "Cuentos Criollos con Judíos", Schvartzman, ya ventajosamente conocido por otros trabajos enjundiosos, también intenta la aventura de exhibir, no tanto las faces de aquel proceso en sí, sino algunos de sus aspectos o episodios casi puramente anecdóticos, pero que asimismo son el exponente de esa lenta tarea de identificación —en cierto sentido espiritual por lo menos— de los criollos de ascendencia no judía con los criollos de este último origen, con la agradable particularidad —cuestión de oficio o de visión— de que los hechos que dan estructura a la anécdota son vistos por el autor mirándolos y exponiéndolos desde ambos lados.

Los nueve cuentos que constituyen este libro son, en realidad, un desfile de tipos humanos locales, tan bien captados en el medio físico y social de Entre Ríos, que puede decirse, sin exagerar, que el espíritu de la tierra está incorporado a cada uno de esos criollos, judío o no. Especialmente es de anotar la destreza del autor en la pintura de esos tipos, conseguida con una prosa fácil, sencilla y ágil, que contribuye a matizar los relatos con agradables coloridos, lo que hace más atrayente su lectura y más efectiva y perceptible su intención: ubicar el proceso en una línea generosamente humana. (M. G.)

MEMORIA SOBRE LA PAMPA Y LOS GAUCHOS

Por Adolfo Bioy Casares
(Editorial Sur)

Por muchas razones me sorprendió este opúsculo —cincuenta y tantas páginas de formato menor—, este breve ensayo, digamos, que el autor dedica, como lo declara el título, a los gauchos y la pampa. ¿A qué pampa y a cuáles gauchos? Esta fue la primera pregunta-sorpresa que quedó flotando en mi espíritu después de terminar la lectura de esa singular memoria, cuya mitad exactamente está ocupada por hermosas y bien traídas fotografías, y sólo el resto por el texto propiamente dicho. Porque ya desde las líneas iniciales el autor nos hace saber que la pampa... no existe y que, según parece, no ha existido nunca. Y en cuanto a los gauchos, bueno, si mi interpretación de su pensamiento es acertada o legítima, debe admitirse que su existencia es sólo una realidad porque la han creado los literatos y poetas, antes y después de Hernández. Por lo demás, las fotografías del personaje que el libro trae y las un tanto imprecisas disquisiciones sobre su vestimenta, su actuación y su modo de vivir, antaño y hogaño, sobre toda su "personalidad", en fin, hablan sobre la presencia en nuestras campañas de un tipo humano que no coincide sino en muy pocos puntos con la figura tradicional cuya imagen nos han transmitido los abuelos, legos o letrados. Aparte de estos pequeños detalles desconcertantes, el libro merece el elogio de su prosa, técnicamente impecable.

Pero, terminada la lectura si la obrita es leída por un extranjero, es seguro que la primera reflexión que surgirá en la mente de tal lector es ésta: "Así es entonces; conque nunca hubo pampa ni hubieron gauchos. ¡Pero qué mentirosos son esos argentinos!". (M. G.)

CARTA ABIERTA A LOS JOVENES DEL AÑO 2000

Por Ulyses Petit de Murat
(Ed. Emecé)

Este volumen pertenece a la colección de "Cartas abiertas" que publica la nombrada editorial, y en la que figuran algunos trabajos que muy poco tienen que ver con la índole de obras que sugiere el nombre de esa colección (como el de Jean Fourastié, "Carta abierta a 4.000.000.000 de hombres"); este libro de Petit de Murat, en cambio, responde perfectamente a la presunta intención de la editorial, y aunque el autor declara que ha escrito esa "carta abierta" tomando como destinatarios directos a sus nietos, en realidad éstos no son ni deben ser los exclusivos beneficiarios de sus agudas reflexiones: ciertamente sería útil que la leyeran todos los adolescentes con capacidad de comprender, todos los jóvenes, con o sin pretensiones de "revolucionarios" y que tengan aptitud para reflexionar. Estoy seguro de que aprenderían muchas cosas.

Esta "carta abierta" no es, por supuesto, un ejercicio epistolar, sino una serie de enfoques ágiles sobre cuanto atañe a la crisis negativa de los hábitos sociales que, hasta hace muy poco, formaban la sólida infraestructura de las sociedades civilizadas y que, aunque en apariencia rutinaria o demasiado estrechamente ligada a la tradición, ha permitido, a lo largo de un fecundo proceso secular, la paulatina pero constante y firme evolución y el progreso de la humanidad. Muy bien lo ha señalado Julián Marías en un libro reciente —que hemos comentado en estas páginas—, al hacer un llamado a los jóvenes y viejos para que simplemente comparen esta "viciosa" o "injusta" vida contemporánea cuya armazón, cuyo esquema moral y espiritual sustantivo quieren destruir —sin ofrecer nada constructivo para sustituir los escombros y las

⇨

Autores y Libros

ruinas—, con lo que teníamos y con lo que éramos hacen sólo cincuenta años, o hace un siglo o dos.

Petit de Murat conoce bien a la juventud porque su espíritu se mantiene siempre joven, a pesar de haber alcanzado la alta jerarquía de abuelo; conoce sus bellezas y también sus deformaciones, acentuadas por la precipitada evolución de los acontecimientos, por las agudas espoladas de la técnica y de la tecnología modernas, geométricas e implacables, y también, quizá, por un sentido excesivamente liviano o superficial de la responsabilidad que ciertos sectores de la juventud demuestran ante el trabajo común de la construcción. Por todo eso, y porque la palabra y la visión de Petit de Murat son de un escritor profundo, y su sensibilidad es de un poeta —no de un simple versificador—, esa su "carta abierta" está llena de comprensión y de ternura; pero, digámoslo con claridad para cerrar este comentario, también esa carta le juega una mala pasada a su autor, porque, a nuestro juicio, entrelíneas descubre su íntima pesadumbre de ser humano ante el al parecer irrefrenable impulso de una generación de jóvenes que se complace en destruir o en amenazar con la destrucción inclusive de lo mejor que hemos conseguido con laboriosos siglos de sufrimiento, sin ofrecer compensación alguna. Bien es cierto, por lo demás, que Petit de Murat se dirige a sus nietos y no podía hacerles participar del desconsuelo que parece ocultarse a menudo tras su frases optimistas, que no consiguen disfrazar su ansioso escepticismo (M. G.)

FACUNDO

Por Domingo Faustino Sarmiento
(Ed. Alianza Editorial, Madrid)

Por supuesto, no haremos en estas páginas el comentario crítico de "Civilización y Barbarie", o "Facundo", que es el nombre más popularmente difundido de esta obra excepcional; pensamos que sería simplemente una irreverencia hacerlo. No puede medirse con centímetros de tienda la estatura de un genio. Y sólo incidentalmente señalaremos, para lamentarlo, que en algunas etapas de la vida de los pueblos de pronto aparecen pigmeos que chillan con estridencia frente a la grandeza, confiados en que esta técnica del grito podrá hacerlos parecer inteligentes y rebeldes corajudos. Entre nosotros, desde hace algún tiempo hay quien se complace en denostar a Sarmiento y a "Facundo"... y a embadurnar ingenuamente las estatuas que ha consagrado a aquél la civilización argentina, para honrarse a sí misma. Pero Sarmiento, adusto e inconmovible sobre su pedestal, los ignora, bien seguro de que su palabra fue la voz anticipada del destino de esta tierra.

Bueno, lo único que queríamos señalar con motivo de esa edición española de "Facundo", es la relativa escasez de las reediciones de esa obra magistral en nuestro país, donde tantas editoriales se dedican a publicar tantas pobres cosas... que prometen ser redituables. Creemos que "Civilización y Barbarie" debiera convertirse en un libro de lectura de uso diario en los institutos de enseñanza, privados y oficiales. Y que nunca debiera faltar en los escaparates y entrepaños de todas las librerías respetables. Porque este libro, como pocos, tiene un auténtico valor docente y, como pocos también, puede orientar a los espíritus indecisos o desorientados.

Esta edición del "Facundo" de la Alianza Editorial madrileña, está muy bien impresa y presentada. (M.G.)

GUIA TURISTICA DE CONCEPCION DEL URUGUAY

(Publicación del Centro Editor Río de los Pájaros, bajo la dirección de Ernesto Bourband T.)

Con una presentación gráfica agradable y respondiendo a un criterio que me atrevería a calificar de original por el contenido de la obra, esta Guía ha de llamar la atención de turistas curiosos y viajeros ilustrados, no solamente por los elementos informativos dedicados obviamente a quienes desearen conocer uno de los más atrayentes rincones de Entre Ríos y del país, como es Concepción del Uruguay, sino también por el texto que, a lo largo de este volumen de unas 130 páginas, hace resaltar no sólo las bellezas naturales de la ciudad histórica y sus alrededores, sino igualmente la tarea cultural que va fermentando y y fruteciendo en ese centro urbano, que lo fue distinguiendo desde los ya lejanos tiempos en que dejó de ser y de llamarse la Villa del Arroyo de la China.

Son excelentes las notas dedicadas al Colegio Nacional, fundado por Urquiza en 1849, en una etapa de la historia nacional en que los gobernantes, en el interior como en Buenos Aires, no construían una sola escuela o iban cerrando las pocas que subsistían desde la época de Rivadavia; la dedicada a la sociedad educacionista La Fraternidad, que prácticamente es un anexo del Colegio y que constituye un internado para becados y pensionistas, instituto fundado en 1877 y por el que desfilaron algunos de los hombres más eminentes de la República, procedentes de casi todas las provincias del país; el artículo del historiador y académico Urquiza Almandoz sobre el desarrollo y vicisitudes históricas de Concepción del Uruguay, "capital de Entre Ríos"; otro trabajo excelente del profesor Roberto Angel Parodi sobre los poetas que produjo la ciudad, y otros más sobre diversas manifestaciones artísticas que han nacido o se han desarrollado en ella.

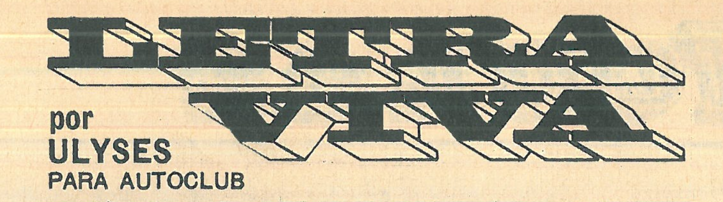
En definitiva, esta Guía responde a la más variada curiosidad que puede mover el espíritu de los turistas y de los enamorados de las mejores tradiciones o vivencias contemporáneas de nuestra tierra y, en particular, de la tierra entrerriana. (M. G.)

EL TOMO IX DE LA COLECCION "DOCUMENTOS SANMARTINIANOS"

Ha aparecido el tomo IX de la obra "Documentos para la Historia del Libertador General San Martín" que publica el Instituto Nacional Sanmartiniano en cumplimiento de lo dispuesto por ley 13.661. Contiene los documentos datados en el último trimestre de 1818 y están comprendidos entre los números 1623 y 2045 del archivo particular del Libertador.

Los poseedores de los ocho tomos anteriores pueden retirar este nuevo volumen, sin cargo, en la biblioteca del Instituto mencionado, calle Mariscal Castilla esquina Alejandro Aguado, cualquier día hábil de 9 a 13, munidos de documentos de identidad. También podrán hacerlo por medio de otra persona debidamente autorizada.

Los residentes en el interior deberán solicitarlo por correo, previa remisión del valor postal correspondiente al envío por pieza. certificada.

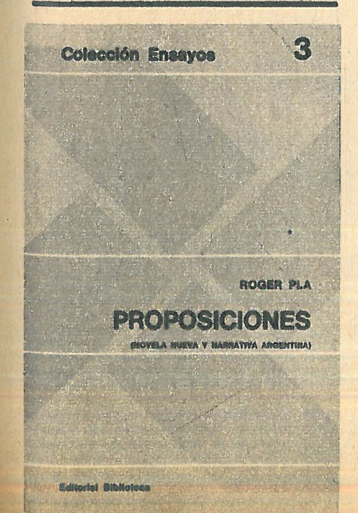


por
ULYSES
PARA AUTOCLUB

MUNDO EXTRAÑO

Hans Herlin ha escrito un libro apasionante. Su tema: El Mundo de lo Ultrasensorial, queda definido con esta enunciación de su título. Está editado por Plaza y Janés. Lleva como acápite una frase del gran poeta francés Paul Eluard: Hay otros mundos, pero están en éste. Aparte de un nutrido y cuidadoso apéndice dedicado a las fuentes y la bibliografía, el libro de Herlin tiene otras dos de inmenso atractivo. La primera se refiere a las fuerzas misteriosas del alma humana. Sus capítulos están dedicados a la subconsciencia, los sueños, la hipnosis, la telepatía, la videncia y los dones proféticos. La segunda parte juega con las fuerzas misteriosas de un mundo superior a nosotros. Abarca los mediums, la escisión de la personalidad, las materializaciones de que hablan los espiritistas, los dobles (tan recurrentes en la literatura fantástica) y, para finalizar, discute el tema tremendo de la inmortalidad.

Hans Herlin se ha preocupado de mostrar y analizar variados acontecimientos asombrosos, a través de un buen anecdotario. Esto da vivacidad a sus páginas. Aunque busca interpretaciones sumamente equilibradas y no abandona la lógica en su exposición, siempre se aleja de las especulaciones frías o condicionadas a conocimientos tan profundos que buscan a los grandes especialistas. Este libro va al encuentro, con suma habilidad, del lector medio, preocupado hoy, más que nunca, por todo aquello que le permita una evasión de los límites absurdos muchas veces por lo rígidos, que el positivismo marcó a una realidad que bien sabemos es cambiante y susceptible de variadas interpretaciones.



BELLA MEMORIA



PREMIO NACIONAL PROVINCIA DE SANTA FE 1969
(un millón de pesos moneda nacional, medalla de oro y diploma)

Un nuevo libro de León Benarós. El entrañable poeta de versos para el angelito y Romancero argentino, sigue con la límpida fluencia de su lirismo en Memorias Ardientes, editado por Losada, que acaba de obtener el Premio Nacional de la provincia de Santa Fe.

Aquí el poeta ha madurado. Sus ritmos y su inspiración se tornan sumamente rigurosos. La dimensión de los poemas, cada vez más honda en Benarós, ahora es profunda. Es capaz, en pocos versos, de alcanzarnos una visión del universo y de la existencia. Valora el amor y los sentimientos. Pero cuidadosamente. Sin perder esa especie de vigencia del niño —no hay más grande descubridor, renovador e intuitivo intérprete mágico de la realidad que el niño— que caracteriza el poeta auténtico. Benarós asoma en Memorias Ardientes una estatura poética más grave, enjundiosa, crecida y como más proclive a la meditación, angustiada a ratos, a ratos, como infundida de una tremenda piedad y capacidad de sueño, de olvido. Un libro que se instala en la zona mejor de la creatividad poética nacional, consolidando una obra extensa y valiosa.

HABLA ROGER PLA

Roger Plá, el excelente crítico, el novelista intenso, pone a prueba la responsabilidad y agudeza de sus juicios en Proposiciones, consideraciones sobre la novela nueva y la narrativa argentina.

Roger Plá sigue el canon de Ezra Pound. El gran poeta norteamericano afirmó en el ABC de la Literatura que no opinaba sobre la novela porque no había escrito ninguna. Plá está a cubierto de esa infección que ataca al crítico falto de fuerza vital inventora. Las Brújulas Muertas y Los Robinsones son dos novelas que lo sitúan en la latitud de nuestra mejor narrativa.

Con la riqueza de su propia experiencia vencedora y poseedora de una técnica, Roger Plá dedica uno de sus capítulos de Proposiciones al Ulyses de James Joyce, otro a Proust (cuya lectura le convendría retomar a los jóvenes), refiriéndose también a Kafka, André Malraux y la influencia norteamericana.

En la segunda parte, la que nos toca más de cerca, habla de la gran generación de Martín Fierro (de la que editaba la revista literaria de ese nombre), del grupo de Boedo, de Arlt, Gálvez, Lynch, Martínez Estrada, Payró y Quiroga.

Roger Plá es un hombre metódico, culto, excelente expositor. Esta vez ha publicado, por intermedio de la Editorial Biblioteca, un volumen que puede servir de guía, se compartan o no algunas de sus conclusiones, para internarse en una narrativa universal y nacional. Entre sus excelentes valoraciones están las justas frases que dedica a las obras de Bernardo Verbitsky y de Joaquín Gómez Bas. Por eso creemos que Proposiciones, con frecuencia, se convierte en un certero núcleo de afirmaciones. Más allá de lo polémico, Roger Plá establece, con una serena escala de valores y escasos olvidos, una visión panorámica de la eclosión narrativa argentina, sus orígenes y desarrollo, luego de su sapiente y erudita alusión a los novelistas europeos y norteamericanos.

LEON FELIPE

Ya se cumplen dos años de la desaparición de un poeta mayor de nuestro idioma. Murió en México León Felipe, sin querer regresar a una España que dejara durante los enconados años de la guerra civil. Se extinguió en su departamento de la calle Miguel Schultz. Se había dejado incorporar a la lírica mexicana, que lo hizo suyo con una mezcla de veneración y de cariño.

Se ha contado de León Felipe que su primera reacción, al escribir un poema, era tratar de destruirlo. Llegó a decir, con voz angustiada: Si pudiera romperme yo mismo en mil añicos —y arrojarme en el cesto, en la tumba de los papeles inservibles—. Bien ha dicho uno de sus comentaristas que en el acto de la creación va implícito el de la extinción. Y que la poesía de León Felipe era una noble síntesis, metafísica, verticalmente poética, de ese arco implacable que describe la existencia del ser humano, transitorio en su paso fugaz por los laberintos inexplicables del tiempo.

Libros, discos fonográficos, un corto metraje que obtuvo un premio en Mar del Plata, en el curso de un Festival Cinematográfico Internacional, nos trajeron una y otra vez su voz perdurable, también presente en la perífrasis excelente de La Noche de Epifanía, de Shakespeare, que representara entre nosotros Delia Garcés, o esa versión tan especial, tan asombrosa y magníficamente infiel a ratos, de El Canto a Mi Mismo de Walt Whitman, que editó Losada. En la Argentina, como en muchos países de nuestra América, se le recuerda a León Felipe como si hubiera vivido en presencia física. Es que el poder de la poesía, su final trascendencia, superan los estrechos polos de la actualidad palpitante y recogen un latido más exacto y permanente. León Felipe dijo en La Rata, poema que está en El Ciervo (Editorial Grijalbo, México, 1958): Sopla el viento en las narices de la arcilla —y la arcilla se enciende... Luego sopla la Muerte en las narices de la arcilla— y la arcilla se apaga. Todos los días ocurren estas cosas...

Es verdad. Pero el tránsito mortal del poeta que hoy recordamos, siempre nos conmueve hasta la raíz. ♠

NOTÍCULAS

 ROMANTICISMO: AUN VIVE

El Instituto de Demoscopía de Allensbach, República Federal de Alemania, ha efectuado una encuesta entre hombres y mujeres de diverso nivel social, para averiguar "la forma en que la población alemana juega cada semana a la lotería". Sobre el resultado de esta singular investigación trae una información la revista "Alemania Internacional", que siempre habla en serio y bien. Pues, parece que los hombres apuestan según la sugestión de ciertas cábalas o de acuerdo con algunas preferencias numéricas; las mujeres, en cambio, obedecen a una norma selectiva más sentimental o emocional, si se quiere: en su mayoría "eligen su fecha de nacimiento o la del día de su matrimonio".

Y ahora que nos digan que el romanticismo ha muerto.

 RESUCITADOS

La Cruz Roja alemana, en coordinación de esfuerzos con la ciudad de Berlín Oeste, ha descubierto, tras muchas y laboriosas búsquedas, que 6.688 personas declaradas como fallecidas en la nombrada ciudad durante la última guerra estaban vivas en realidad.

"Los muertos que vos matáis..."

 ATENCION, A. F. A.

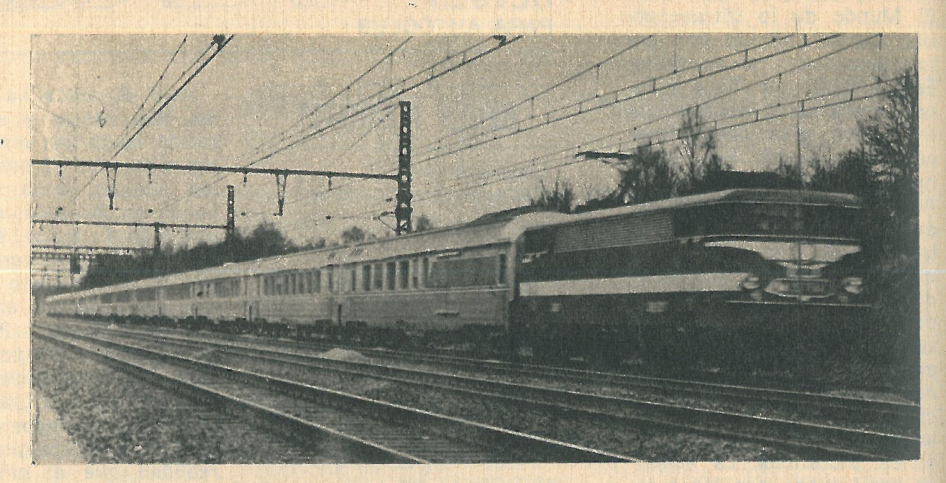
Parece que el poderosísimo sistema de iluminación que posee el estadio de fútbol del Club West Ham United en Upton Park, Londres, es el mejor del mundo e inclusive "resulta ideal para la transmisión de los partidos por televisión en color".

El sistema se basa en un nuevo tipo de lámpara no más grande que una nuez, la que está alojada dentro de un reflector de vidrio sellado de sólo 200 mm de diámetro. Es una lámpara de yoduro construida en forma muy similar a la de un faro de automóvil de haz sellado. Cada una de estas unidades —que fabrica Thorn Lighting Ltd.—, emite tanta luz como 150 lamparitas domésticas de 60 Watts, pero tiene una eficiencia ocho veces mayor.

Pasamos la información a la A.F.A.

 TRENES A 400 KM. POR HORA

En 1974 empezará a circular en Inglaterra un tren de pasajeros que, sobre una línea ferroviaria ya existente

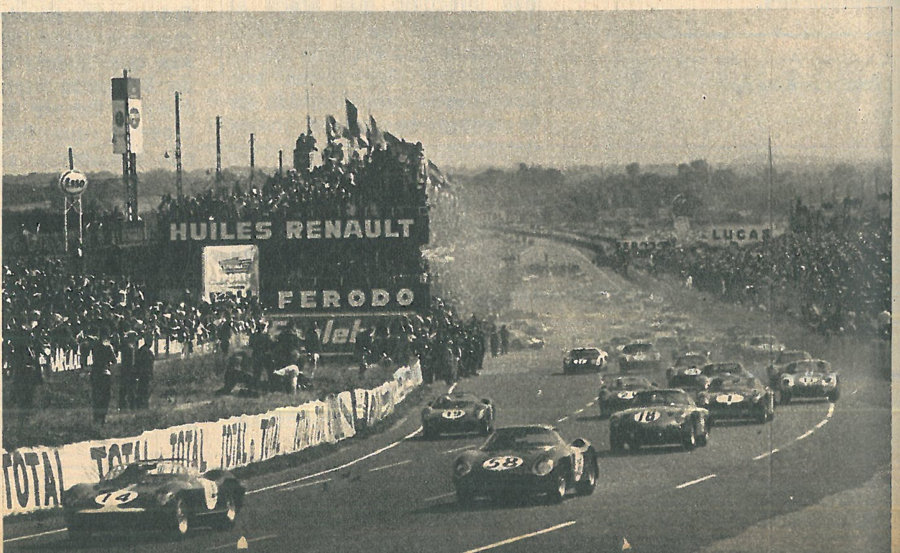


ahora, alcanzará una velocidad horaria de 400 kilómetros. Llevarán cuatro vagones y este año, 1971, ya entra en su período de pruebas.

Parece que el secreto consiste en un sistema —cuyos detalles, por supuesto, no se han publicado— que permite al tren inclinarse hasta 9° al tomar una curva, de manera que puede abordarla a una velocidad que supera en un 55 por ciento a la que pueden desarrollar los trenes normales o comunes, de Inglaterra.

 LAS 24 HORAS DE LE MANS

La primera carrera se organizó en 1923, y por lo general se corren esas 24 horas, ya clásicas, de Le Mans, durante la primavera europea. Desde ese año inicial alcanzó tanto éxito que no dejó de llevarse a cabo anualmente hasta 1939; pero durante la guerra el circuito quedó totalmente destruido y no volvió a correrse hasta 1949. En 1956 se reconstruyeron íntegramente los cercos, las tribunas y las graderías. Ahora el circuito tiene 14 kilómetros de largo. Sus puntos más espectaculares —o peligrosos, y que lo digan los corredores— están en la curva en "S" de Teatre Rouge y las curvas cerradas de Mulsahne y Arnage.



Actualmente pueden ver la carrera unos 250.000 espectadores, desde puntos muy ventajosos y cómodos. Las tribunas disponen de 6.000 asientos con techo y hay unos 12 kilómetros de graderías.

 "MARTIN FIERRO" EN ISRAEL

Auspiciada por la Casa Argentina en Israel, se presentó en Jerusalén la



película argentina "Martín Fierro", dirigida por Torre Nilsson, para celebrar el aniversario de la inauguración de la sede jerosolimitana de la entidad nombrada.

 QUIZAS ALGO CARO, PERO COMEMOS

El consumo anual "per capita" de alimentos en la Argentina es de 98 kilos de carne vacuna, 75 de cereales, 69 de papas y 37 de azúcar. Promedio, claro está.

Ahora, en cuanto al costo... Bueno, pero ésta es otra historia.

 TEATRO COLON

El gran teatro, orgullo legítimo de los argentinos, tiene capacidad para 3.978 espectadores. Es, por su tamaño, el segundo del mundo y es uno de los más reputados por los espectáculos que ofrece. En cada temporada desfilan grandes figuras y obras musicales y coreográficas, óperas, ballets y conciertos.

 ¿Y COMO ANDAN?

Un tren llega o sale de la ciudad de Buenos Aires cada 90 segundos, como promedio, durante las 24 horas del día.

 FIBRA DE VIDRIO Y CEMENTO

Científicos británicos han inventado un procedimiento para emplear fibra de vidrio con el fin de reforzar el cemento portland. Inventaron el procedimiento y, además, una nueva fibra que sirva para eso.

Esa nueva fibra de vidrio, denominada CEM-FIL, proporciona al cemento mucha mayor solidez y resistencia a la tracción y aumenta sus propiedades contra el fuego.



 CONSUELO, PERO POCO

Un estudio aún no completado de la Oficina de Seguridad Vial de los Estados Unidos (National Highway Safety Bureau), indica que en 1970 fallecieron en accidentes de tránsito en las carreteras americanas, 55.300 personas. Esto significa 1.100 menos que la cifra de fallecidos en 1969.

Es esta la primera vez desde 1967, año en que se dictaron las medidas federales de seguridad, que se produce un descenso de la mortalidad. En los cinco años precedentes al indicado, los accidentes fatales aumentaban en 7 % cada año, como promedio.

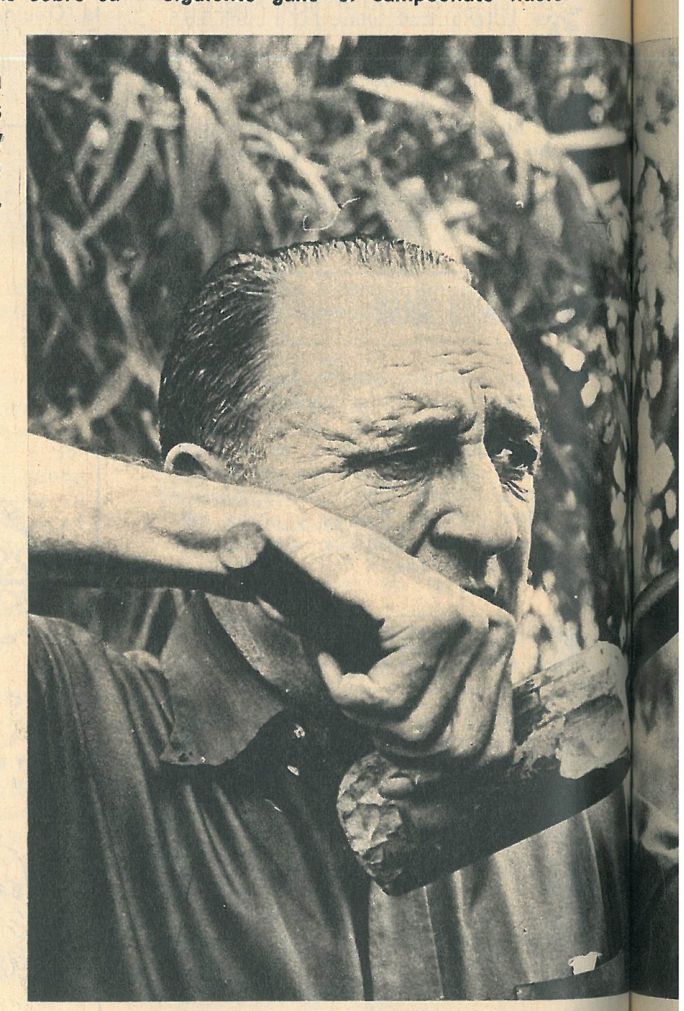
En su quinta de Glew, a 33 kilómetros del centro de Buenos Aires, el conocido deportista argentino Lucilo del Castillo —que durante muchos años descolló en la práctica del tenis nacional e internacional— ha creado un mágico mundo de tallas que cautivan al visitante. Sobre eucaliptos colorados secos, aún arraigados al suelo, que fueron cortados a una altura de poco más de dos metros, del Castillo trabaja con sencillos instrumentos —maza y formón— y extrae temas de gran expresividad. Estas tallas policromas de sentido profundamente telúrico representan figuras simbólicas. Así, el "Gaucho", simpático y reflexivo; el fraile que realmente trasunta "Plenitud" (tal es el nombre de esa talla); la "India Ona", síntesis de su estirpe orgullosa...

Con verdadera pasión, del Castillo —que a sus dotes de cabal deportista une las de cultivado artista— continúa una obra iniciada en sus años juveniles en el mundo de la pintura y del dibujo, prolongada luego en innumerables tallas realizadas sobre carozos de palta. Nacieron así docenas de pequeños rostros, verdaderos estudios psicológicos; se trata de una galería en la que se sintetiza cabalmente la "comedia humana", captada con indudable acierto.

La polifacética personalidad del artista encontró muy temprano en la práctica de varios deportes cauce para una energía desbordante. En 1928, del Castillo —que a la sazón tenía veinte años— integró el equipo argentino que compitió por la Copa Davis. Al año siguiente ganó el campeonato nacio-

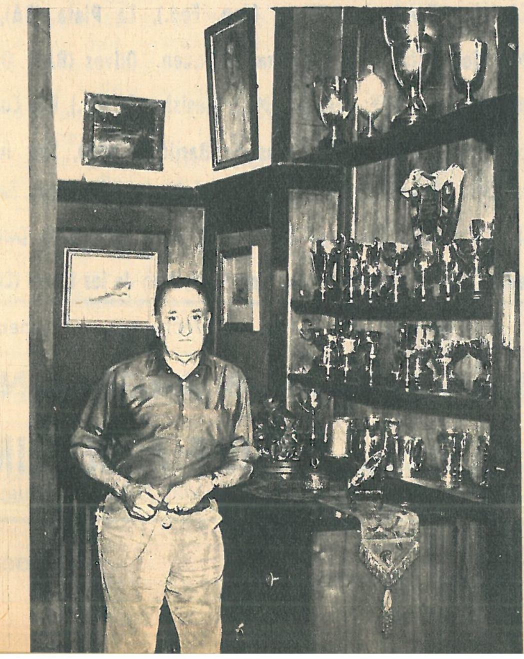


Izq.: "Gaucho", una de las obras más logradas del conjunto de Glew.



Der.: el artista trabaja con elementos simples. Vigor y mucha paciencia.





Del Castillo junto a algunos de los trofeos conquistados en su carrera deportiva.

Símbolos d

Un mundo mágico florece en los árboles tallados por Lucilo del Castillo

Del Castillo y su esposa en el tranquilo marco de "La Estancia" (Glew).

nal de dobles, junto con Adriano Zappa, con quien formó durante mucho tiempo una pareja famosa. Integró desde entonces, durante más de dos décadas, todos los equipos internacionales argentinos y enfrentó a jugadores de la talla de Tilden, Lacoste, Borotra, Premm y Coché. Ganó por lo menos una vez cada uno de los cinco principales campeonatos individuales, dobles y dobles mixtos de nuestro país. En 1935-6 encabezó la lista del ranking nacional.

Del Castillo pertenece a una familia íntimamente vinculada al acontecer nacional. Su abuelo, el doctor Lucilo del Castillo, médico militar que en las campañas de la Guerra de la Triple Alianza recibió el título de cirujano del ejército, tuvo destacada actuación en la epidemia de cólera de 1868 y en las de fiebre amarilla de 1871 y 1873, y fue ascendido a coronel de línea. Era hijo del ministro de Hacienda del presidente Derqui, don Vicente del Castillo, quien sacrificó su peculio personal para hacer frente a los gastos de la administración pública, y nieto de don José Celedonio del Castillo, que fue varias veces ministro de Entre Ríos y gobernador de Misiones.

Heredero de aquellas virtudes cívicas, Lucilo del Castillo parece sintetizar en su obra artística toda una tradición criolla. Allí, en los árboles mágicos de "La Estancia", a pocos kilómetros del fragor de la gran ciudad, un grupo de cautivantes tallas es el vital testimonio de un logrado destino. ♠

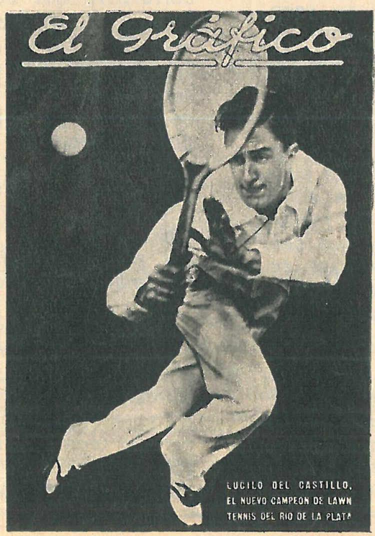




El doctor Lucilo del Castillo, coronel de línea, dirigió los lazaretos nacionales y tuvo destacada actuación en la epidemia de cólera de 1868, en las de fiebre amarilla de 1871 y 1873 y en otras similares.

...de la Tierra





Nº 569 de la revista "El Gráfico"; campeón del Río de la Plata (1930).

PREMIO A LOS "CABALLEROS DEL CAMINO"

SERA OTORGADO ANUALMENTE A AUTOMOVILISTAS QUE SE DISTINGAN POR ACTOS DE SOLIDARIDAD EN RUTAS

A propuesta del Presidente del Automóvil Club Argentino, la Comisión Directiva de la Entidad ha creado el "Premio A.C.A. - Solidaridad en las rutas". El correspondiente despacho fue aprobado por aclamación, en la sesión realizada por dicho cuerpo el 3 de marzo último.

De esta manera se ha concretado una feliz iniciativa destinada a exaltar los frecuentes episodios de solidaridad humana que se registran en los caminos de todo el país, y se revelará la auténtica vocación de "caballeros del camino" que poseen muchos de nuestros automovilistas. Por lo demás, cabe señalar que la creación es original: no tenemos noticias de antecedentes similares en el mundo.

El despacho aprobado por la Comisión Directiva, es el que reproducimos a continuación:

Del presidente a la Comisión Directiva:

Me es particularmente grato dirigirme a este Cuerpo en virtud del motivo especial que inspira el proyecto de resolución cuya aprobación aquí solicito.

Uno de nuestros grandes diarios, "La Nación", en su edición del domingo 28 de febrero último, reproduce in extenso una carta dirigida por un socio del A.C.A. a esta presidencia, copia de la cual remitió al nombrado diario, con la que se destaca con palabras sentidas y elocuentes la solidaridad humana dispensada por esta Institución y sus funcionarios y empleados en ocasión de circunstancias graves vividas en el camino, a raíz de un accidente, por personas vinculadas al autor de la carta. En la misma edición aparece también otra misiva de un lector, socio del A.C.A., con expresiones igualmente elogiosas y significativas, originadas en una situación similar a la del caso anterior, aunque de distinto alcance y gravedad.

Me permito acudir al recuerdo de los presentes para señalar que hasta no hacen muchos años la comprensión, solidaridad y ayuda entre automovilistas en el camino eran manifestaciones corrientes y habituales, diré casi normales y sin excepción. Desgraciadamente, sea que la causa de ello se encuentre en el exigente ritmo de la vida moderna, sea por un lamentable cambio que se viene acentuando en el tono de la convivencia y en ciertos aspectos de nuestras costumbres, sea que la frecuencia de los hechos estrictamente policiales en las rutas hayan despertado una comprensible desconfianza en los automovilistas prudentes que por ellas se desplazan, el hecho es que aquella actitud regular es cada vez menos general, hasta el extremo de que casi podría decirse sin exagerar que resulta excepcional. La "Orden de los Caballeros del Camino" está hoy muy raleada.

Sin embargo, con alguna frecuencia recibimos en esta Institución noticias e informaciones fidedignas procedentes de socios y aun de terceros, en las que se destaca ante nuestra atención actos de solidaridad entre automovilistas en las rutas —sin mencionar la generalmente plausible actitud del propio personal del A.C.A.—. Creo firmemente que esta Institución, tanto por su espíritu como por la magnitud y alcance servicial y social de su acción y de su obra, tiene el deber moral de estimular y premiar de alguna manera honrosa la natural inclinación de todo hombre de bien, y en este caso me refiero exclusivamente a los automovilistas y en especial a los socios de esta Entidad que se detienen para auxiliar al prójimo en estado de necesidad, cuando lo encuentra víctima de un azar en la ruta. Actuar bien es ciertamente una condición humana en su más bella expresión; pero importa mucho promover esa tendencia, que tantas veces circunstancias extrañas a la mejor inspiración tienden a desnaturalizar o anular.

Consecuente con estos pensamientos, propongo a la Comisión Directiva quiera aprobar la siguiente

RESOLUCION

Artículo 1º. — A partir de la fecha de la presente, el Automóvil Club Argentino deja instituido un premio especial que se denominará "Premio A.C.A. Solidaridad en las rutas", completado con la inscripción "Caballero del Camino". Este premio consistirá en una medalla de oro y el diploma correlativo que se entregará en acto público a quien o quienes resultaren acreedores al mismo, según se establece en esta resolución, reemplazando la palabra "caballeros" por la de "damas", en la inscripción, cuando corresponda.

Art. 2º — El premio será otorgado y entregado cada año, en el mes de junio, durante el acto de celebración del aniversario de la fundación del Automóvil Club Argentino.

Art. 3º — El premio corresponderá a los automovilistas socios que se hubiesen distinguido por actos de solidaridad en el camino con otros automovilistas necesitados de auxilio; pero el órgano encargado de discernir sobre el valor o significación de los actos de solidaridad que llegasen a su conocimiento, podrá también otorgar el premio a automovilistas que no fuesen socios de esta Institución.

Art. 4º — El órgano del Automóvil Club Argentino a cuyo cargo estará el estudio de las informaciones y antecedentes del caso, el juzgamiento de los méritos morales y de hecho y la adjudicación de los premios, será el Tribunal de Honor, en única instancia.

Art. 5º — A los fines de esta resolución, se invita a los socios del Automóvil Club Argentino y a los automovilistas en general, a comunicar e informar, en la forma más precisa y circunstanciada posible, sobre actos de solidaridad en el camino entre automovilistas, a cuyo efecto podrán dirigirse por escrito directamente al Presidente del Tribunal de Honor del A.C.A. o entregar su comunicación en cualquier dependencia de la Entidad en la República, cuyo jefe o encargado —o la Filial correspondiente, en su caso— deberán remitirla sin demora al nombrado Tribunal.

Art. 6º — El Tribunal de Honor del A.C.A. analizará todas las constancias y antecedentes que llegaren a su poder y seleccionará los casos que creyere más significativos o ejemplares y sus actores acreedores a la distinción que implica el premio que se crea mediante esta resolución. El dictamen del Tribunal de Honor deberá ser comunicado a la Comisión Directiva antes del 31 de mayo de cada año.

Art. 7º — El Tribunal de Honor podrá adjudicar hasta 10 (diez) premios por año calendario; pero si lo considerase justificado, podrá solicitar a la C.D. la creación, para un año dado, de mayor número de premios.

Art. 8º — Esta resolución será publicada en forma permanente y destacada en el órgano oficial de la Institución, la Revista Autoclub. Además, en todas las dependencias del A.C.A. existentes en el territorio nacional, serán colocados "affiches" relativos a esta resolución.

Saludo a la Comisión Directiva con mi mayor consideración.

César C. Carman

novedades en DISCOS

por M. M. PARA AUTOCLUB

UN CICLO QUE NO SE HA CERRADO

The Complet Bud Freeman. Bud Freeman, saxo tenor, con su conjunto. Monmouth-Evergreen. Ten Records. Estereo 40113.

La historia, posiblemente, haya comenzado en la década del 20, en Chicago, cuando un grupo de músicos, a los cuales se les conoció posteriormente como *Los muchachos de Austin High* provocó una evolución significativa en el campo del jazz. Esa agrupación estaba integrada por Bud Freeman, como saxo tenor; e incluyó a Jimmy Mc Partland (corneta), Frank Teschemacher (clarinete), Dave North (piano); Jim Lanigan (contrabajo); Dick Mc Partland (guitarra) y Dave Tough (batería). Tras esa experimentación sonora, Bud Freeman formó, en 1930, su propio conjunto, en Nueva York, y le denominó Summa Cum Laude, y realizó memorables actuaciones, pero fue disuelta cuando se inició la era de las grandes bandas, que, si bien no hacían jazz, daban al público una pálida idea de lo que era esa música, a través de fraseos simplificados. Bud Freeman fue solista en la mayoría de esas bandas, incluyendo a Ray Noble, Tommy Dorsey y Benny Goodman. Bud, pese a ello, se presentaba siempre como solista en cuanto festival de jazz podía. En 1968, fue invitado a formar parte de la *World's Greatest Jazz Band*, a través de esas actuaciones Bud reafirmó su prestigio.

En este excelente LP que comentamos, Bud está acompañado por un personal muy bueno: Ralph Sutton al piano, Bob Hoggart (contrabajo); Cus Johnson Jr. (batería), con la inclusión, en el lado B, de Bob Wilber en saxo soprano y clarinete). En este álbum podemos apreciar cinco temas originales de Freeman, en tanto que los siete restantes son, en su mayoría, genuinos "standards" del jazz. Las cualidades de Bud se manifiestan, íntegras y apreciables, en este long play que afortunadamente *Ten Records* pone al alcance del aficionado argentino.

UNA SIMBIOSIS AFORTUNADA

The Modern Jazz Quartet. Artista invitado: Laurindo Almeida. Long Play. Mono: 82077. Stereo: 85527 PY. Philips.

La asociación del extraordinario cuarteto con Laurindo Almeida fue un proyecto que nació en el transcurso del Festival de Jazz de Monterrey, en 1963. Hasta ese momento, Laurindo y el Modern Jazz nunca habían trabajado juntos: ni siquiera se conocían personalmente y estaban radicados en costas opuestas de los Estados Unidos. Cuando se conocieron, Laurindo se había hecho de una sólida y extraordinaria reputación. Nacido en Brasil, llegó a los Estados Unidos cuando tenía 20 años. La fama lo alcanzó cuando Stan Kenton lo introdujo en su sensacional orquesta, hoy lamentablemente inexistente, pero rescatable en algunos discos celosamente guardados por los coleccionistas y entendidos. Acumuló una excelente reputación como maestro de guitarra "de concierto", y, simultáneamente, entre los jazzistas, como un extraordinario solista, tanto en ese estilo como en ritmos "latinos". Su primera grabación de temas brasileños fue realizado —dato curioso— en 1950, con un combo. Pero esa grabación permaneció ignorada. Tuvo que pasar una década, para que la "bossa nova" invadiera los Estados Unidos. En ese momento, los críticos se dieron cuenta que muchas ideas de la bossa nova las había preanunciado Laurindo diez años antes. Este LP incluye tres temas de John Lewis, pianista del conjunto: Plata, Trieste y Valeria, que integran el lado 1, completándose con la Fuga en La menor, de Johann Sebastián Bach. El lado 2 incluye temas más específicamente "laurindianos": Samba de una sola nota. Fue la nostalgia y el movimiento lento del Concierto de Aranjuez.

"Estoy muy contento de esta interpretación —dijo Almeida—. Es una de las mejores interpretaciones de mi vida". Esa opinión es compartida por los cuatro hombres del *Modern Jazz Quartet*, de quienes, por supuesto, no vale la pena hablar, pues su labor ya superó el marco de un comentario. Digamos, son un conjunto que por su calidad está fuera de concurso. Placas como la editada en esta oportunidad gratifican al aficionado a la música y, especialmente, al jazz.

MUSICA CLASICA, PELO LARGO Y ROCK

Sinfonías, por Waldo de los Ríos. Obras de Beethoven, Schubert, Mozart, Brahams, Dvorak, Haydn, Tchaikovsky y Mendelssohn. Music Hall. Repertorio Hispavox. Mono 12.910. Estéreo 112.910.

De esta placa —excelentemente realizada, por otra parte, y de aconsejable inclusión en discotecas, especialmente cuando se quiere brindar a los jóvenes un acercamiento a la música mal llamada "clásica" —dijo el crítico musical de "Jazz & Pops", de Nueva York, Ritchie Yorke:

"Precisamente, como observador y crítico de la música rock, me he preguntado a menudo por qué las formas clásicas de música no encuentran más aceptación entre la juventud, porque yo sostengo que de todas las formas musicales que creó el hombre, ninguna se acerca más al espíritu del rock que la clásica, en su propia razón de ser. Ambas músicas fueron creadas por gente a la cual el medio circundante trató con una cierta animadversión. Este disco de Waldo de los Ríos va a poner a muchos jóvenes en el buen camino". Los conceptos de Yorke —que hacemos nuestros— son de por sí lo bastante elocuentes.

PARA ADORADORES DE MOZART

Dos conciertos para piano. Nº 25, en Do mayor, y Nº 27, en Si bemol mayor, de Wolfgang Amadeus Mozart. ERATO Francia. Monofónico 50006 Estéreo 100006. Intérprete: Michele Boegner, piano, con la orquesta de Cámara de la Radiodifusión del Sarre. Director: Karl Ristenpart.

El Concierto Nº 25 es el fruto de uno de los más grandes períodos creadores de Mozart. Terminado el 4 de diciembre de 1786, constituye una de las partituras más sorprendentemente prebeethovenianas de Mozart; por lo menos, es la opinión de la mayoría de los comentaristas, que colocan a esta obra al mismo nivel que la sinfonía "Júpiter". Es exacto, por otra parte, que la belleza y la fuerza sinfónica de esta obra le confieren características especiales, no comunes y nada desdeñables. Es de destacar el vuelo majestuoso y de singular grandiosidad, en el Allegro inicial, tal vez el más logrado, o el más desarrollado, por lo menos, de todos los allegros mozartianos. Su seriedad, su vigoroso final, justifican el ocasional mote de "heroico" que se le ha endosado a este concierto.

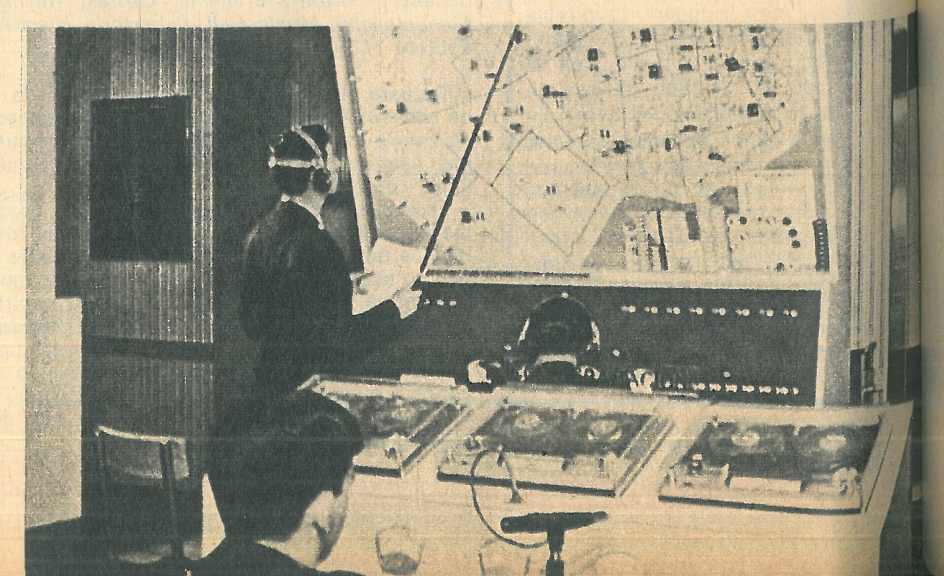
El Concierto Nº 27 en Si bemol mayor, en cambio, pertenece a una triste y sombría época en la vida de Mozart, pese a lo cual éste alcanza en esta obra una de las más completas realizaciones de su genio. Y —reiteramos— pese a originarse en las postrimerías de 1790, época cuajada de sombríos presentimientos sobre el final del autor. La interioridad, el carácter intimista y de resignación que trasunta puede deberse —y aún refleja fielmente— la sombría época que vivió Mozart. Estas dos versiones reproducen las interpretaciones de Boegner en el recital Mozart en el Teatro de los Campos Elíseos, el 4 de marzo de 1965.

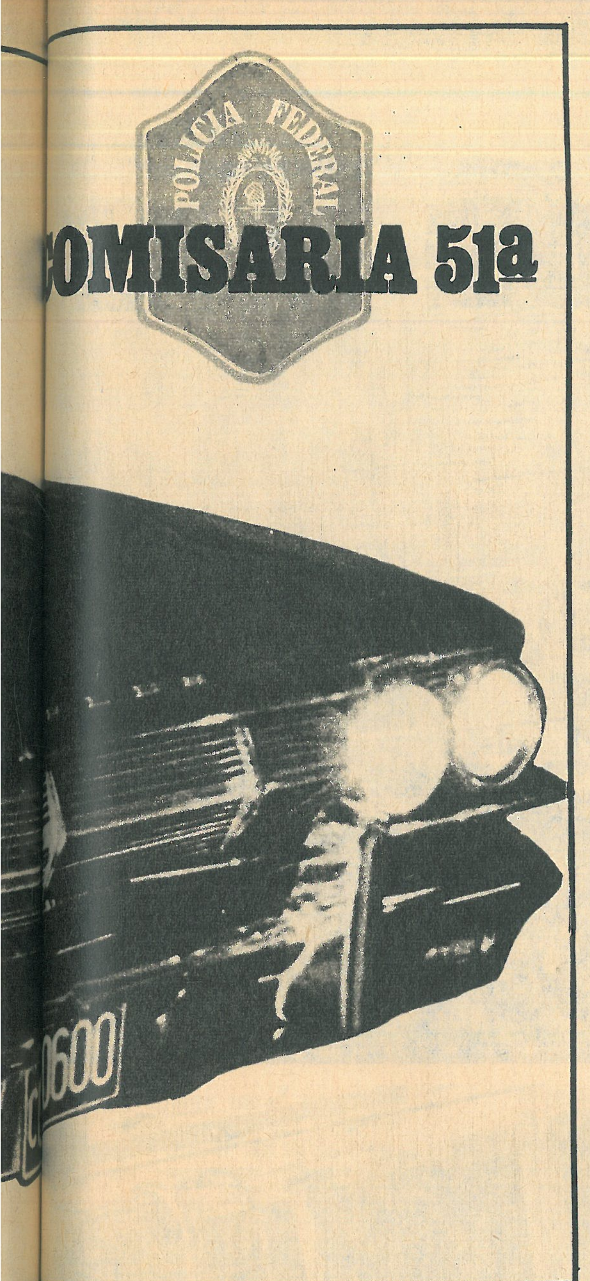
Pese al retraso con que llega a nuestro país, es un valioso aporte a la discografía mozartiana en una excelente versión. ♠

POLICIA FEDERAL: NUEVO ROSTRO PARA 15

Próxima a cumplir su primer sesquicentenario, la institución más antigua en su género ha puesto en marcha una reestructuración que la pone a la cabeza de una lucha total contra el delito, los accidentes y la violencia social.

Colaboración de la Sección Difusión de la Policía Federal Argentina. - Fotografías: Gentileza de la Revista "Mundo Policial".





150 AÑOS DE HISTORIA

En el año que la Policía Federal Argentina cumple sus primeros 150 años de existencia, una reestructuración integral, acaso la más radical de su último siglo de vida, ha sacudido sus esquemas. Ningún estallido ha preanunciado dichos cambios ni su puesta en marcha ha merecido noticias periodísticas. Los resultados hacen alentar, en el primer trimestre de 1971, una amplia prospectiva de seguridad integral para la población.

EL NUEVO LENGUAJE

Cuando la nochebuena de 1821, el controvertido Bernardino Rivadavia abolía los cabildos y creaba la policía de estado, con Joaquín de Achával a la cabeza, estaba anticipándose en casi una década a la creación de *Scotland Yard* y algunos años a la *Sureté* de Francia. El estadista fuera de tiempo y de serie echaba las bases de lo que desde 1945 es, efectivamente, la Policía Federal. Desde fines de siglo a la fecha la policía científica está ocupando cada vez más la geografía policial. Los adelantos técnicos, de laboratorio, unidos a los de material (patrulleros, comunicaciones, armamento) están superando los obstáculos que antepone una delincuencia cambiante y dinámica, hasta irla cercando de a poco, en una asfixia gradual.

Se busca seleccionar el personal por índices de intelectualidad y vocación. Paralelamente, pueblo y policía jugaron su papel hasta hoy, en que los caminos deben neutralizarse en uno solo. Adviene el *tiempo policial*, donde es necesario que la misión policial sea más importante que la individual lucha contra un delito en particular. Se trata de *desdramatizar*, como dice el especialista Jean Susini, de la Policía de Francia, el aspecto puramente represivo, que la policía argentina cohonesta con la faz preventiva, única razón de ser de la policía.

No se trata de una vieja policía con rostro nuevo ni de pintar la fachada. Se han racionalizado funciones y creado otras nuevas. Se ha formado un *escuadrón aéreo*, con personal especializado y helicópteros para rastreos y búsquedas en zonas amplias. Se ha cambiado el enfoque de las comisarías y se ha activado hasta límites insospechables la vigilancia y el patrullaje callejero.

Dentro del lenguaje policial de hoy, el *control social* perseguido por Susini (control de áreas perfectamente estudiadas por modalidad de habitantes, costumbres e inclinaciones, medios de vida, peligrosidad, etc.), la *geografía policial* (estudio total de las áreas delincuenciales, con gabinetes donde la sociología, la criminología y el estudio de masas y ambientes son factores que prevalecen) y la *policía social* construyen el nuevo campo que se atacó el 1º de enero con una dinámica capaz de destruir en poco tiempo focos rebeldes de delito.

LOS BUSCADORES

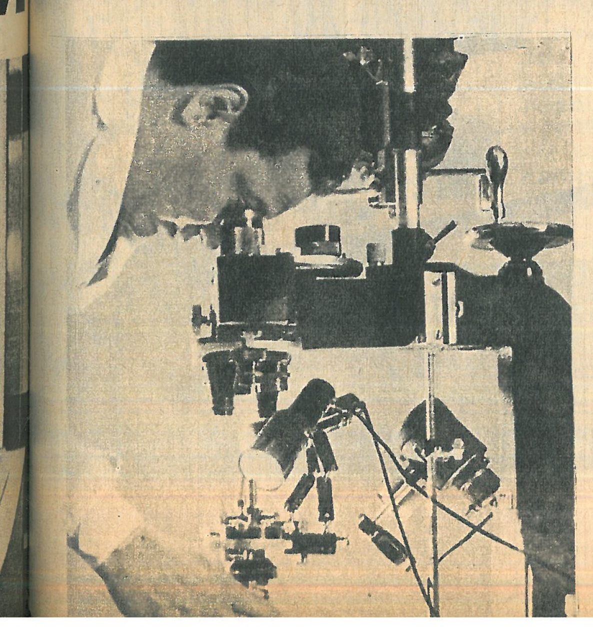
A toda hora, cientos de brigadas móviles, de dos hombres, con equipo de radio portátil, patrullan la ciudad. Cuerpos de vigilancia, especialmente creados, buscan con paciencia de entomólogos aclarar hechos intrincados y prevenir —sobre todo prevenir— delitos y accidentes, procurando hacer realidad la policía ideal, o sea aquella que forma un solo frente con la comunidad para solucionar problemas que devienen del orden y el equilibrio social.

Se crearon superintendencias y departamentos. Se rearmó la institución y se libraron al servicio nuevos patrulleros. Se agruparon los servicios técnicos y se mejoraron sus elementos. La reestructuración de las comisarías permite que haya más personal en la calle, en contacto directo con las necesidades de la sociedad.

En 45 días, se aclararon 9 homicidios, con 14 detenidos; 26 robos y hurtos con 38 detenidos, 7 bandas fueron apresadas; se detectaron 15 estafas con 22 aprehendidos y se realizaron 9 procedimientos contra traficantes de drogas que dejaron 14 detenidos. Si la efectividad se mide por el éxito, la reestructuración tiene asegurada una amplia perspectiva de mejoramiento integral de todo el contexto social, en lo que atañe a la delincuencia y su erradicación.

EL NUEVO RECLUTAMIENTO

Es evidente que se busca, en este tiempo, que el agente de policía esté intelectual y espiritualmente preparado para integrar una institución que busca aquellos objetivos. Está abierta permanentemente la inscripción para agentes efectivos, quienes tienen un sueldo digno, posibilidades inmediatas de carrera y beneficios sociales y de vivienda, extensivos a sus familiares. Si de la selección depende un futuro policial de excepción, esa tarea exige también postulantes adecuados. Los interesados pueden concurrir a *Sección Reclutamiento*, Lima 1684, Capital, o consultar en las delegaciones del interior del país. ♠



Desde las centrales se coordina la actividad de las brigadas móviles.

•

Se utilizan las técnicas más modernas en la incesante lucha contra el delito.

NAUTICA

DE MAR

"*Ricardo: para dentro de dos o tres semanas pensamos hacer el viaje de Mar del Plata a Buenos Aires con la Marsopa*". Con estas palabras, Rodolfo Laffranchi me embarcó en esta pequeña aventura. No quiero que se interprete mal lo de *pequeña aventura;* en realidad, toda actividad que se aleje un poco de lo común, se considera aventura, y nuestro viaje, por ser el primero que se realiza con una lancha abierta, se aleja entonces de lo común y podemos denominarlo *raid*.

Esta idea era acariciada por Rodolfo desde hace varios años y se acentuó cuando "Pío" Ludueña realizó su raid de Pinamar a Tigre en una *Bermuda Safari* con un motor Evinrude de 40 HP. Ambos tenían la idea de llevarlo a cabo con dos *Safaris*, pero al construir Laffranchi la *marsopa*, decidieron hacerlo con ésta yendo los dos en la misma embarcación.

Para que un viaje de esta naturaleza sea coronado por el éxito, se deben tener muy



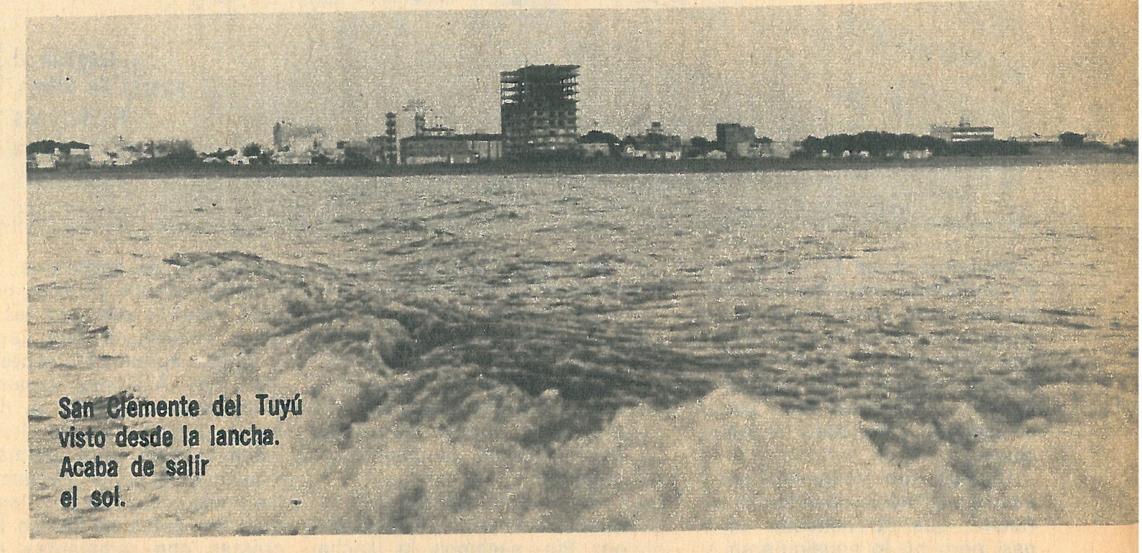
Una de las últimas revisaciones del equipo. Puede comenzar la aventura.

Puerto de Mar del Plata: la Marsopa está lista para emprender el viaje.

Tres conocidos deportistas vivieron esta singular experiencia, relatada por uno de ellos con precisión y sentido del humor. Algunos entretelones del raid

DEL PLATA A OLIVOS EN LANCHA

por RICARDO SAN SEBASTIAN PARA AUTOCLUB



San Clemente del Tuyú visto desde la lancha. Acaba de salir el sol.

en cuenta todas las dificultades que puedan presentarse y prever las soluciones y los elementos que se necesitan. Por esta razón, la tripulación la formamos tres personas con mucha experiencia en el agua, aunque en diferentes actividades: Rodolfo Laffranchi (38 años), construyó su primer bote cuando tenía 15, luego construyó las primeras Bermuda y ahora posee su propio astillero; ha corrido infinidad de carreras motonáuticas ganando muchas de ellas e incluso saliendo campeón en una de las categorías; conoce de memoria las rutas a Carmelo (en la costa uruguaya) y a Rosario por haber participado en estas clásicas carreras.

Norberto "Pío" Ludueña, 43 años ("el abuelo"), también desde chico volcado a la actividad marinera, hizo sus primeras armas por el Río de la Plata con un pequeño doble proa. Dedicado ahora a la actividad turística, es dueño del balneario *La Posta del Mar* en la localidad de Pinamar, donde "inventó" los paseos en lancha saliendo desde la playa. Para esto se compró una *Safari* (la misma que utilizó para su raid anterior) y con su fuera de borda de 40 HP la lleva hasta la orilla del mar, la hace flotar donde mueren las olas, pone el motor en marcha y arremete contra las rompientes con sus invitados a bordo, quienes viven así una experiencia apasionante. Esto lo hace casi todos los días, llevando unas veces pescadores, esquiadores acuáticos o turistas que gustan de los platos fuertes. El tercer tripulante era yo, Ricardo San Sebastián, 39 años y 28 de experiencia en navegación a vela por el Río de la Plata y cruceros realizados a Mar del Plata y Brasil a bordo de mi velero clase Grumete *Banderín*.

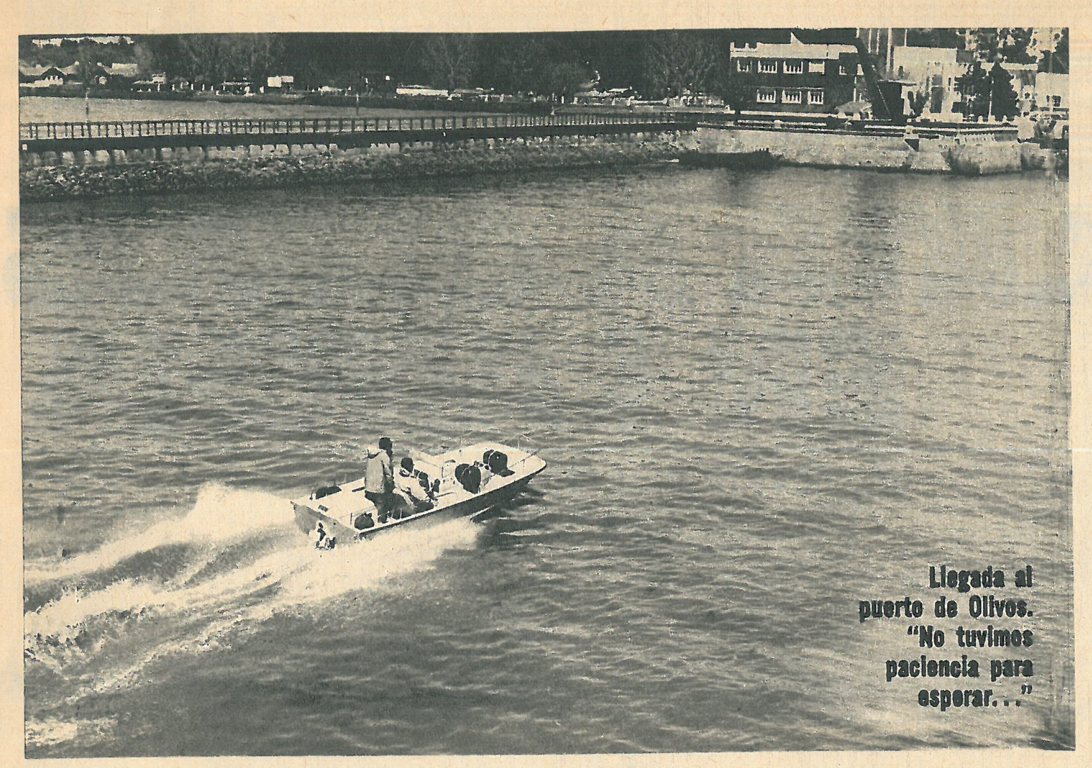
LOS PROLEGOMENOS

El jueves 10 de setiembre por la tarde, "navegábamos" por la ruta 2 a bordo de la estanciera de Rodolfo con la *Marsopa* a remolque sobre un trailer. A medianoche llegábamos a Mar del Plata y luego de cenar, dejamos la lancha en una estación de servicio y nos fuimos al chalet que nos había cedido muy gentilmente el amigo Marvaso. La idea era descansar bien, teniendo en cuenta que la noche siguiente estaríamos navegando y no podríamos dormir.

El viernes amaneció con un día lindo pero con mucho viento, y para colmo, del noroeste, o sea de proa. Con la esperanza que el viento amainara, nos dedicamos con todo entusiasmo a ultimar los preparativos para la partida. Fuimos a la Prefectura a gestionar el despacho del rol y aquí se presentó nuestro primer escollo: dadas las características pocos comunes de la lancha y desconociendo lógicamente sus grandes cualidades para el mar, no querían firmarnos el rol. Los amigos son en estos casos muy útiles, así que fuimos a buscar a Raúl Sibechi, quien consiguió por fin convencerlos de la factibilidad del viaje y de lo marinero que es el casco, ayudado por un bendito folleto de Estados Unidos que había caído en sus manos y donde se ve a cascos similares, en los que está basada la *Marsopa*, navegando en pleno mar.

Esa noche, los socios del *Club Motonáutico Mar del Plata* nos ofrecieron una cena en un lugar muy pintoresco del puerto. El viento y la marejada que había aún dentro del puerto nos convencieron: realizar el *raid* en esas condiciones significaba exponernos a un mal momento que no buscábamos; al contrario, nuestra finalidad era contar con todas las seguridades posibles y arribar a Olivos sin novedad. Nuevamente las camas de la casa de Marvaso nos recibieron con toda su blancura y el sueño (y el vino) nos dominó rápidamente.

Lástima que el despertador sonó a las 4 de la madrugada (lo habíamos puesto a propósito para ver si el tiempo nos permitía partir). El objeto de esta premura se debía a que habíamos combinado con Pipo Mancera que llegaríamos a Olivos aproxi-



Llegada al puerto de Olivos. "No tuvimos paciencia para esperar..."

madamente a las 17 horas y de inmediato cargaríamos la lancha en el trailer para llevarla a su programa "Sábados Circulares", pero... el tiempo seguía en contra nuestro y tuvimos que "sacrificarnos" volviendo a las camas.

Cuando me desperté, ya estaban todos levantados. Habían querido conectar el gas, pero no lo consiguieron y como Ludueña es un fanático del mate, se fue a comprar una garrafa y estaba ya en plena cebada convidándome con uno para ahogarme la risa que me había producido su humorada. El mediodía nos sorprendió entre cuentos y chistes siendo Laffranchi el que nos volvió a la realidad y expuso su plan. Ante la voz del capitán nos pusimos de pie y lo escuchamos como se merecía. Aprobamos su plan y fuimos al club para sacar la lancha del agua y, luego de una buena lavada para eliminar el agua salada, la depositamos en el garaje del chalet. De vuelta a Buenos Aires otra vez por la ruta 2, pero sin la *Marsopa* a remolque.

EL INTENTO DEFINITIVO

El viernes 18 salimos nuevamente rumbo a la Perla del Atlántico. Al llegar al chalet lo primero que hicimos fue ir al garaje a ver la *Marsopa*, le dimos unas afectuosas palmaditas en la borda y nos fuimos a dormir, previo llamado telefónico a *Radio Costera* para pedir el informe meteorológico; éste pronosticaba vientos fuertes del sur amainando durante el día y luego suaves del sudoeste. Con esta perspectiva, convinimos en que nos resultaría muy sano dormir bien para estar frescos la noche siguiente.

Por la mañana, y tras la mateada de rigor organizada por Pío, sacamos la lancha del garaje y la llevamos al *Motonáutico*, echándola al agua y cargando los tanques adicionales de combustible con la ayuda de Hugo Tiburcio y el "Nono" Barri, quienes serían los encargados de traer de vuelta a Buenos Aires la estanciera y el trailer. Una vez que estuvieron los tanques en sus respectivos sitios y debidamente amarrados, nos fuimos a comer despidiendo antes a Hugo y el "Nono", que salían para Buenos Aires. Luego del almuerzo compramos los comestibles y bebestibles que utilizaríamos en el viaje y salimos con la *Marsopa* un poco afuera de las escolleras para ver cómo estaba el mar. Las olas eran bien altas, pero indudablemente el viento estaba calmando y con toda seguridad por la noche tendríamos condiciones ideales para zarpar.

COMIENZA LA AVENTURA

Rellenamos bien los tanques de nafta, chequeamos una vez más todos los elementos y fuimos a recostarnos un poco hasta que llegara la hora de partir que, de acuerdo con los cálculos previos, tendría que ser las 2 de la madrugada para llegar a Olivos aproximadamente a las 17 hs. A último momento decidimos anticiparla en dos horas, debido a que el viento había calmado por completo y aunque en el mar quedaban las olas del fuerte viento anterior, éstas no tenían las crestas con rompientes como sucede cuando sopla con fuerza. Las largas esperas de buen tiempo nos tenían un poco inquietos y no deseábamos correr el riesgo de que se levantara el noroeste.

A las 23 y 45 del 19 de setiembre, los 130 HP del *Volvo Penta* dentro-fuera con que estaba equipada la *Marsopa*, comenzaron a ronronear como si supieran el largo trajín que los esperaba. A las 23 y 55 nos separamos del muelle del *Motonáutico;* sólo el sereno del club y su señora estaban para despedirnos; la barra del *Club Motonáutico Mar del Plata* había prometido venir a saludarnos, pero no pudimos avisarles que saldríamos antes de la hora prevista. Rodolfo encendió las luces de navegación y aproveché para colocar en el compás iluminado por una lámpara instalada ex profeso, el primer rumbo a seguir: 30° Rv. Desprecié el error que tenía, por ser ínfimo y no tener mayor influencia, dado que los tramos a navegar sin vista de costa no pasarían de los 90 kilómetros.

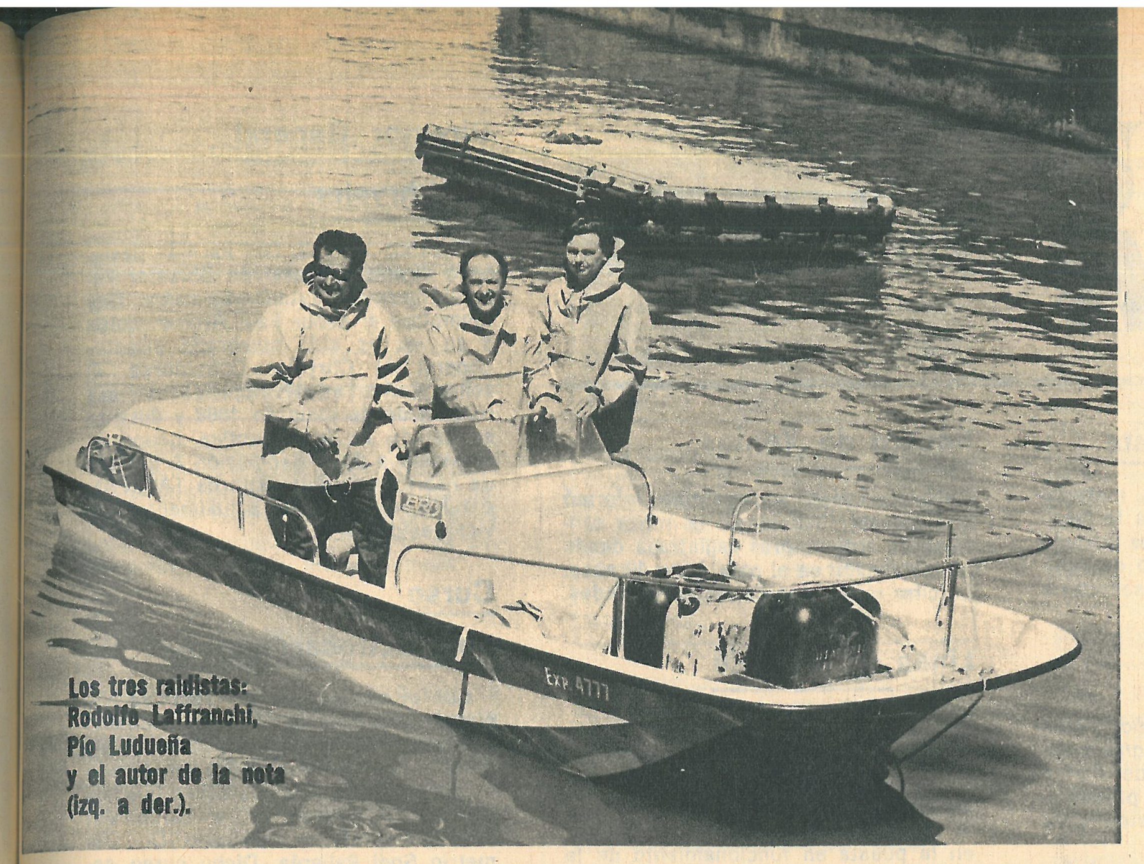
Al navegar dentro del antepuerto, Pío, bastante emocionado, le pidió a Rodolfo que le permitiera compartir el volante de la lancha y así traspusimos las escolleras estando ya en mar abierto. Pese a haber navegado más de noche que de día, confieso que a mí también me embargó una sensación similar a la que sentí cuando navegué por primera vez con mi velero en el mar. Fue al doblar Cabo San Antonio mientras oscurecía, pero haciéndolo en sentido inverso, es decir de Buenos Aires a Mar del Plata, con la diferencia que en esa ocasión demoré 60 horas y aquí sólo empleamos una quinta parte.

LUCES EN LA NOCHE

El mar estaba en condiciones excelentes para nuestra embarcación. Nos permitía navegar a 3.500 r.p.m, lo que nos dio una velocidad de 34 km por hora. Esto me llenó de satisfacción, pues coincidió con mis cálculos. Al cumplirse la primera hora de navegación, apenas se divisaba de Mar del Plata un cartel luminoso instalado en uno de sus edificios más altos. Más tarde, un resplandor rojizo proveniente del este, nos anunciaba la salida de la luna. De vez en cuando una ola que rompía en proa nos salpicaba, dejando dentro de la lancha la clásica fosforescencia que sólo conocen quienes han navegado de noche en alta mar.

Rodolfo estaba sentado en la butaca del comando, Pío, en un asiento ubicado detrás de las butacas, preparado especialmente para el viaje a los efectos de que todos estuviéramos protegidos de posibles golpes de mar en caso de mal tiempo. Yo estaba ubicado en la otra butaca, al lado de Rodolfo, para colaborar con él en la adopción de los diferentes rumbos.

Me llamó la atención ver que a pesar de que la aguja del compás parecía clavada en los 30° siempre había una tendencia de irse hacia la costa. No pude menos que elogiar a Laffranchi porque mantenía tan fijo el rumbo, teniendo en cuenta que resultaba difícil por el movimiento de las olas; además, era la primera vez que Rodolfo debía mantener la atención fija en un compás náutico. Cuando llevábamos una hora y cuarenta de navegación, me incorporé y comencé a otear el horizonte por la proa



Los tres raidistas: Rodolfo Laffranchi, Pío Ludueña y el autor de la nota (izq. a der.).

buscando la luz del faro Querandí, me fijé más bien hacia estribor calculando la desviación producida por la tendencia a navegar hacia la costa y ¡así fue! *"Parate, mirá hacia ahí y vas a ver el faro"*, les dije, y ambos se pusieron inmediatamente de pie.

A partir de este momento me llamó la atención comprobar que el rumbo era llevado sin esa tendencia de hacerlo hacia la costa y recién entonces me di cuenta del motivo: ¡no habían confiado en mis cálculos! ¡Estaba herido en mi amor propio! A las dos horas veinte minutos de navegación, teníamos por el través al Faro Querandí y manteniendo siempre el mismo rumbo, navegábamos ahora a vista de costa por ser éste el recorrido más corto debido a su conformación.

En poco más de una hora estaríamos frente a Pinamar (los pagos de Ludueña) y tomaríamos contacto con nuestro primer "apoyo logístico". Este era Cholo Ludueña, hermano de Pío, quien había quedado en esperarnos en la playa con un farol del tipo Sol de Noche para intercambiar señas y cumplir así con el "operativo seguridad". Nos resultó muy emocionante este primer contacto con tierra, pasamos prácticamente a fondo con un marco de luna y nubes que le daban a la escena un toque dramático. Veníamos con las luces de navegación encendidas y en cuanto nos avistaron desde el interior de la casilla del balneario *La Posta del Mar* comenzaron a agitar el farol furiosamente, a lo que contestamos con nuestra poderosa *Bentley*. Vimos cómo la luz salía de la casilla y corría por la playa. Fué algo inolvidable. Luego nos enteramos que Cholo no había podido contener la emoción por el espectáculo que se le ofreció en la noche, con la lancha a gran velocidad que en pocos minutos perdió de vista.

UN BAÑO EN EL MAR

De ahí en adelante, todo fue navegar al borde de la rompiente para hacer el menor recorrido posible, ahí llegamos hasta las proximidades de San Clemente del Tuyú donde tuvimos que alejarnos un poco de la costa debido a un barco hundido del que sobresale su mástil. A esta altura estaba por amanecer, por lo que decidimos esperar la salida del sol para tomar fotografías que demostraran a los descreídos la veracidad del viaje y considerando también que nos sobraba hasta aquí tiempo, de acuerdo con nuestros planes de arribar a Olivos no antes de las 16 horas. Pío, con su espíritu netamente pescador, tiró un anzuelo encarnado con parte de un sandwich, pero los peces de la zona demostraron no estar acostumbrados a estas exquisiteces y Ludueña no hizo más que remojar la carnada. Con el sol ya sobre el horizonte accionamos el arranque y los 130 "burros" del *Volvo-Penta* volvieron a ronronear. Hicimos rumbo a la playa, tomamos varias fotos y aprovechando las buenas condiciones del mar pasamos entre la rompiente y la costa, y con rumbo 340° fuimos en busca de Punta Piedras. Era indudable que Laffranchi quería hacer el cruce de la bahía de Samborombón en tiempo record, ya que el tacómetro marcaba 5.000 r.p.m. y volábamos sobre el mar, pero Pío con su tranquilidad habitual tuvo la ocurrencia de darse un baño, vestido como estaba, en medio de la bahía. Rodolfo y yo accedimos a su pedido.

DE PUNTA PIEDRAS A OLIVOS

De acuerdo con lo previsto avistamos Punta Piedras a las dos horas y media de marcha y, una vez que la sobrepasamos, modificamos el rumbo a 330° en busca de Punta Indio y de aquí a Punta Atalaya, donde teníamos el segundo y último "apoyo logístico" a cargo del incansable Hugo Tiburzio. Consideremos que Hugo salió de Mar del Plata el sábado por la tarde, llegó en la madrugada del domingo a Buenos Aires y luego de avisar a nuestras familias que estábamos en viaje, salió nuevamente para Punta Atalaya con la Estanciera y el trailer a remolque por si era necesario cargar la lancha en cualquier sitio.

Aquí quiero explicar brevemente cómo había previsto el "operativo seguridad". Si a las 8 de la mañana Cholo no había registrado nuestro paso por Pinamar, debía llamar por teléfono a Raúl Sibechi y si no estábamos de vuelta en el puerto se movilizarían por agua y tierra en nuestra búsqueda. La segunda parte a cargo de Hugo Tiburzio, era un poco más compleja: si a las 20 horas no habíamos pasado por su puesto de observación debía llamar previamente a Pinamar para saber si tenían registrado nuestro paso y, en caso afirmativo, llamar a Sibechi por si debido a inconvenientes en las comunicaciones con Pinamar por nuestra parte, habíamos llamado a Mar del Plata. Tenga en cuenta el lector que desde Pinamar hasta San Clemente del Tuyú se navega pegado a la costa, por ser el camino más corto, y si se tiene alguna falencia de motor quedan dos alternativas: si el viento es del mar hacia la costa, dejarse llevar por éste hasta "aterrizar" en la playa y si, por el contrario, el viento es de tierra, considerando que se navega a pocos metros de la costa, uno de nosotros se tiraría al agua para llegar a nado y caminar hasta un centro poblado donde comunicarse telefónicamente. En caso de no tener noticias nuestras y como última instancia, Hugo llamaría a nuestro amigo el subprefecto Ríos, que está destinado en el servicio de guardacostas de la Prefectura Naval Argentina, para que saliera en nuestra búsqueda. Como se verá, el no poder contar con un equipo de radio no fue un problema serio.

De Punta Atalaya hasta las cercanías de Olivos tuvimos una navegación muy placentera.

El Río de la Plata nos recibió con una calma absoluta, con pequeños bancos de niebla motivados por la falta de viento. Anclamos a mil metros de la boya verde del "Norma Mabel" para limpiar un poco la lancha y hacer tiempo. No tuvimos paciencia para esperar hasta las 16 horas, de manera que a las 15 y 10 minutos hacíamos nuestra entrada al puerto de Olivos con la máquina a fondo y una satisfacción que nos brotaba por los poros (y los ojos) y con el consabido *"sin novedad"* anotado en nuestro cuaderno de bitácora. El beso de nuestras esposas e hijos fue nuestro mejor premio. ♠

AUTO CLUB *informa*

Chapadur Superpuesta

Chapadur Superpuesta, material producido especialmente para la fabricación de puertas de placa por Fiplasto S.A.C.I., recibió el Certificado de Aptitud Técnica General de la secretaría de estado de Vivienda.

Wagner Lockheed

Visitó Buenos Aires el señor Frank Ehringer, presidente de la Wagner Electric Corporation, asociada de Farloc Argentina, productora de los prestigiosos frenos, fluido y repuestos para frenos Wagner Lockheed.

Mundial Hotel

Situado en el corazón de Buenos Aires (Avenida de Mayo 1298), el Mundial Hotel brinda toda clase de comodidades a sus visitantes. Atención médica permanente y gratuita a todo pasajero, salas de lectura y música, gran salón de fiestas.

Baliza de Seguridad

Se ha comenzado a fabricar en nuestro país un triángulo de material plástico reflectante, cuyo alto poder de reflexión a la luz se basa en 4.380 células reflectivas de las llamadas "nido de abejas". Se trata del Triángulo de Seguridad Silbat, que puede aplicarse para la prevención de accidentes y para la organización del tránsito.

Nuevo Producto Bendix

Industrias Bendix S.A.I.C. y F., fábrica integral de frenos para automotores, ha incorporado a su línea de productos el analizador Bendix de frenos de potencia, que permite la rápida localización de fallas.

Laboratorios Clínicos

El Dr. Moisés Schere ha regresado de Estados Unidos y Europa, a donde se dirigió con el objeto de interiorizarse sobre problemas de actualidad para laboratorios clínicos. Con tal motivo, visitó importantes centros científicos: en Rochester (Minnesota), los laboratorios de la Clínica Mayo; en Los Angeles, los laboratorios del Hospital de la Universidad de California y en La Jolla, el Instituto Salk. En París, visitó el Instituto Pasteur.

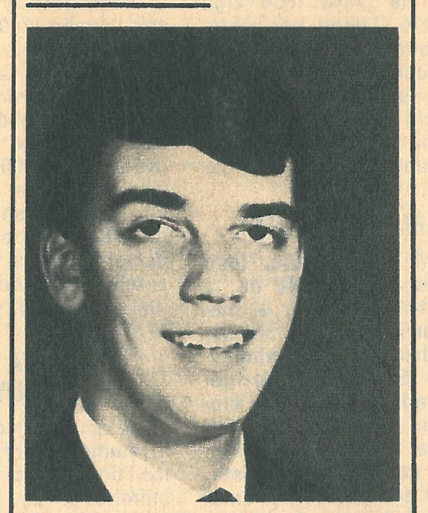
Record de Ventas

General Motors Argentina informó que durante 1970 vendió la mayor cantidad de automotores registrada desde su instalación en el país, hace 46 años. La cifra record fue de 34.638 unidades.

Línea de Montaje en Uruguay

Funcionarios de Chrysler Fevre Argentina se trasladaron al Uruguay con el objeto de prestar asistencia técnica en la puesta en funcionamiento de la línea de montaje de Automotora Conosur S. A., concesionario de Chrysler en Montevideo.

Grata Visita



Ha visitado nuestro país el joven Michael David Foster, del Elon College, estado de Carolina del Norte, Estados Unidos. Fue elegido luego de una rigurosa selección entre todos los estudiantes de castellano del mencionado colegio. La Dirección Nacional de Turismo, gestora de la iniciativa, agasajó al huésped, quien recorrió lugares de interés turístico internacional. Aerolíneas Argentinas participó activamente en este operativo de carácter experimental, tendiente a promover en el ámbito estudiantil estadounidense un mayor conocimiento de la Argentina.

Director General de Chrysler

El señor John W. Day ha sido designado director general de Chrysler Fevre Argentina S.A.I.C. El señor Day reemplaza al señor Paul Archer, quien a su vez ha sido nombrado director general de Chrysler Colmotores. El señor Archer se desempeñaba en esa función desde junio de 1966 y durante su estada en la Argentina ocupó la presidencia de la Asociación Argentina de Fábricas de Automotores (ADEFA), entidad de la que actualmente era vicepresidente.

Curso de Electrocardiografía

Con el auspicio de la Academia Nacional de Medicina, CORDIC (Consejo de Recuperación del Incapacitado Cardíaco), Capital Federal, ha organizado un curso para graduados sobre Electrocardiografía Deductiva, a cargo del eminente profesor mexicano Dr. Demetrio Sodi Pallarés. Dicho curso comienza, al cierre de esta edición, en la Academia Nacional de Medicina.

Visita a General Motors

Un grupo de profesores y alumnos de la Academia de Guerra y de la Academia Politécnica Militar de la República de Chile, que recorrió hace poco nuestro país, visitó las plantas Chevrolet de General Motors en San Martín y Barracas.

Nueva Versión de un Motor

El señor L. K. Covelle, gerente general de ventas y comercialización de Ford Motor Argentina S. A., anunció en el Centro Industrial de General Pacheco que, de acuerdo con la política de la compañía de incorporar permanentes mejoras y adelantos técnicos a sus productos, los modelos Fairlane 500 y LTD, además del motor de 6 cilindros y 7 bancadas con que vienen normalmente equipados, dispondrán desde ahora en una nueva versión del potente motor opcional V8 292 CID.

Importante Inversión

En el vapor "Atalaya" arribó a nuestro país, procedente de Finlandia, un cargamento de 1.300 toneladas de máquinas y equipos con destino a la nueva fábrica de celulosa Kraft de fibra larga. Se trata de una importante inversión de cuatro mil millones de pesos moneda nacional de la empresa Celulosa Jujuy Sociedad Anónima, destinada a su complejo forestal-celulósico-papelero de la provincia de Jujuy.

Designación en Plavinil

Plavinil Argentina S.A.I.C., firma especializada en tapizados para coches, ha creado el departamento de relaciones públicas. Se ha designado como jefe del mismo al licenciado Roberto M. Cancel.

"Nuestra Buena Estrella"

Mercedes-Benz Argentina S. A. cuenta ya con un boletín interno destinado a convertirse en instrumento de comunicación entre el personal de la empresa. La nueva publicación se denominará "Nuestra Buena Estrella".

Control Financiero

El señor Duncan F. Sutherland ha sido designado gerente de presupuesto y control financiero en Chrysler Fevre Argentina, en reemplazo del señor Perry Mandell Cohen, quien recientemente fue nombrado director de finanzas de la empresa.

Nueva Fórmula

La decisión de C.A.D.A.D. de crear una nueva categoría —Turismo Nacional— para las competencias automovilísticas, destinada a máquinas prácticamente standard, ha tenido una acogida favorable por parte de Safrar-Peugeot y su red de concesionarios, quienes han informado que patrocinarán varias de las carreras del calendario deportivo de este año, sin que ello signifique necesariamente presentar ningún tipo de equipo oficial de fábrica ni brindar apoyo a corredores en particular.



Casona Histórica

La Sociedad Rural de Tucumán ocupa, en el Parque Centenario 9 de Julio, la vieja casona del Polo Club, construida a fines del siglo XVIII. Se trata de un interesante testimonio arquitectónico de la época colonial, magníficamente conservado.

Camiones Recolectores de Residuos

Ford Motor Argentina S. A. está realizando una de las exportaciones más importantes de productos no tradicionales realizadas a la República Oriental del Uruguay. Se trata del envío de 60 camiones Ford F 700 recolectores de residuos, para el municipio de la ciudad de Montevideo. La firma argentina fue elegida para concretar esa operación, cuyo monto asciende a 750.000 dólares, en competencia con empresas de Alemania, España, Brasil, Francia, Inglaterra, Italia y de nuestro país.

Presentación del Fiat 128

En la sede de la División Automóviles de Fiat Concord fue presentado al automovilismo especializado un nuevo modelo de esa prestigiosa marca, el Fiat 128, que viene precedido de un notable éxito en los principales países europeos. El modelo es avanzada expresión de la técnica y orgullo de la industria nacional. Está provisto de motor delantero transversal y supercuadrado, de 4 cilindros, 1.116 cm^3 de cilindrada y una potencia de 63 HP SAE, con relación de compresión 8,8:1. Se ha suprimido la transmisión convencional y se lo ha dotado de tracción directa de las ruedas delanteras: se ha aprovechado de esa manera el espacio resultante aumentando la profundidad del piso de la cabina y del baúl, obteniéndose una capacidad interior excepcional en relación con sus dimensiones exteriores.



Nueva Dirección

La firma De Ambrosi-Lameka S. A., distribuidora nacional de Abrasivos Argentinos, Carborundum, amortiguadores Fric-Rot-Gabriel, aditivos Kelube, Motrix, Petromoly, líquido para frenos Granprix, filtros Ercif, colas Cri-Col, ha trasladado las dependencias comerciales y administrativas de su sucursal Rosario al edificio propio ubicado en la calle Catamarca 1362, de dicha ciudad.

Policía Federal

La Policía Federal Argentina adquirió durante el período 1969-70 un total de 407 unidades en General Motors Argentina, con el fin de renovar su flota de vehículos. Los automóviles vendidos fueron Chevrolet Special, totalmente equipados, que por sus características responden ampliamente a las exigencias del uso al que están destinados por parte de la institución policial. Estas entregas permitieron a General Motors Argentina absorber más del 75 por ciento de la flota de la repartición.

Informe de ADEFA

La Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) ha informado que durante el año 1970 se registró el record de ventas de automotores a concesionarios con 221.595 unidades, contra 211.472 en 1969. De aquella cifra, 166.551 corresponden a automóviles y 55.044 a vehículos comerciales. Dichas ventas representan un aumento del 12,1 % para los automóviles y una disminución del 12,5 % para los vehículos comerciales con relación al año 1969.

Exportación de Taxis

General Motors Argentina efectuó dos importantes embarques de automóviles taxímetros destinados a compradores particulares de la República Oriental del Uruguay. Se trata de la primera exportación de 47 unidades Chevrolet con motor Diesel. La operación se concretó por intermedio del General Motors Uruguay.

Instituto Ford de Comercialización

El señor Horacio H. Cesaretti ha sido designado director del Instituto Ford de Comercialización en la Argentina (IFCA), que tiene por principal

AUTO CLUB informa

objetivo elaborar programas de capacitación para el personal de la red de concesionarios Ford de todo el país.

62º Aniversario

Con su entrega Nº 737, la revista "Turismo", del Touring Club Argentino, cumple 62 años de existencia. Fue el Dr. Ezequiel P. Paz, director a la sazón de "La Prensa", fundador y primer presidente del Touring, quien puso en marcha la revista, con el apoyo de hombres animados por la misma pasión: Severo Vaccaro y Franz van Riel, entre otros, quienes se reunieron con los directivos más entusiastas y decidieron editar el primer número en febrero de 1909.

Novedades de ENTEL

Quedaron habilitados oficialmente los nuevos servicios de telex directos con Japón. Los circuitos habilitados son dos, y utilizarán como base repetidora la estación terrena Buitrago, de España. Para este servicio se emplean dos satélites distintos, individualizados como del Atlántico y del Indico. Este servicio se cumplía hasta ahora mediante tránsitos por diversos países: a partir de ahora, las comunicaciones de telex con Japón ganarán no solamente en rapidez sino también en confiabilidad.

—Se inauguró en Franck, provincia de Santa Fe, una nueva central automática. La misma funciona con equipo sistema Siemens, técnica EMD, con 100 líneas para abonados con medición, servicio de telefonogramas, dos líneas para teléfonos públicos alcancías y plantel de fuerza asociado.

—Fue conectada a la red general la nueva central automática instalada en Urquiza, provincia de Buenos Aires. Los nuevos equipos tienen capacidad para 50 líneas.

—También quedó intercomunicada con la red general la nueva central de Andalgalá, provincia de Catamarca.

—Previa inspección técnica de ENTEL ARGENTINA quedó habilitada la central El Sombrero (Corrientes). Ha sido conectada a la red general por las centrales de Corrientes y Empedrado, mediante caja de corte.

Estas son sólo algunas de las más recientes instalaciones de ENTEL, que comienza así su plan de realizaciones para 1971.

Concurso Nacional para Periodistas

El Comité Ejecutivo del Sesquicentenario de la muerte del general Martín Miguel de Güemes, llama a Concurso Nacional para Periodistas para la realización de uno o más trabajos sobre la vida, trascendencia y obra del general Martín Miguel de Güemes. El Concurso se regirá por el siguiente reglamento: **Artículo 1º:** Podrán participar de este certamen todos los periodistas, profesionales o no, con relación de dependencia en cualquier diario, periódico, revista, radio y estación de televisión de nuestro país. **Art. 2º:** Los trabajos deberán ser inéditos y encarados con absoluto criterio de creación sin apartarse, por ello, de la verdad histórica. **Art. 3º:** Los artículos deberán referirse a la vida, trascendencia y obra del general Martín Miguel de Güemes. **Art. 4º:** Los trabajos podrán ser encarados en cualquiera de las formas literarias y/o periodísticas conocidas (narrativa, crónica, etc.) pudiendo, incluso, realizarse en situaciones y tiempo apócrifos. **Art. 5º:** Los artículos pueden ser individuales o formar parte de una serie de notas. Para su valoración se tendrán en cuenta, de manera primordial, la calidad creacional y literaria de los mismos y su identificación histórica, sin que se adopte, por ello, un rígido sentido literal de los hechos. **Art. 6º:** El Jurado desechará todo trabajo sospechoso de ensayo histórico o basado en hechos anteriormente publicados. **Art. 7º:** Se establece como fecha de publicación de los trabajos, la comprendida entre el 15 de marzo y el 31 de agosto de 1971. **Art. 8º:** El Jurado, que deberá expedirse hasta el 30 de setiembre de este año, estará integrado por un representante de la Sub-Comisión de Asuntos Históricos, dependiente del Comité Ejecutivo del Sesquicentenario; un representante del Sindicato Argentino de Prensa de Salta; un periodista; un representante del Instituto "San Felipe y Santiago" de Estudios Históricos de Salta y por un historiador de prestigio nacional. **Art. 9º:** Se establecen los siguientes premios: un Primer Premio consistente en la suma de 2.000 pesos y medalla de oro; un Segundo Premio consistente en la suma de 1.500 pesos y medalla de oro, y un Tercer Premio consistente en 1.000 pesos y diploma. **Art. 10º:** Los premios se entregarán en la ciudad de Salta en un acto público a realizarse el 12 de octubre de 1971. El Comité Ejecutivo se hará cargo de los gastos de traslado y permanencia de los periodistas residentes en otras provincias que resultasen premiados. **Art. 11:** Los premios son indivisibles y no podrán ser declarados desiertos. **Art. 12:** Cualquier situación no contemplada en el presente Reglamento será considerada por el Jurado, cuya decisión será irrevocable. **Art. 13:** Los trabajos, con la certificación de la empresa periodística a la que pertenezca el participante, deberán ser enviados hasta el 15 de setiembre de 1971, inclusive, a la sede del Comité Ejecutivo del Sesquicentenario, calle Buenos Aires Nº 46, ciudad de Salta.

Champion en Rafaela



Para completar su asistencia técnica durante la reciente competencia de "Indianápolis en Rafaela", la Champion Spark Plug Company hizo viajar especialmente a Dick Jones, uno de sus ingenieros de pruebas automovilísticas, quien controló en forma permanente las bujías de esa marca en los coches que las utilizaron durante la competencia.

Bolso Playero

Línea Nórdica S. A. lanzó al mercado el bolso playero "Tú y yo", de diseño funcional práctico y elegante. Caben en él todos los implementos que requiere una jornada de playa, pileta o camping.

"El Encanto de Vivir"

Gran éxito tuvo en Exposhow la película "El encanto de vivir", que se proyectó en el cine stand de Ceras Johnson Argentina.

Gerente de una Fábrica



El Ing. Miguel Renaud ha sido designado gerente de la fábrica que posee Safrar-Peugeot en la ruta 2, kilómetro 37,5 (Berazategui, provincia de Buenos Aires).

EL ARTE DE GRACE BARALL



La Sra. Barall, el Sr. Julio Werthein, el Dr. Carman, el Sr. Barall, la Sra. de González Vidal y el Sr. González Vidal.

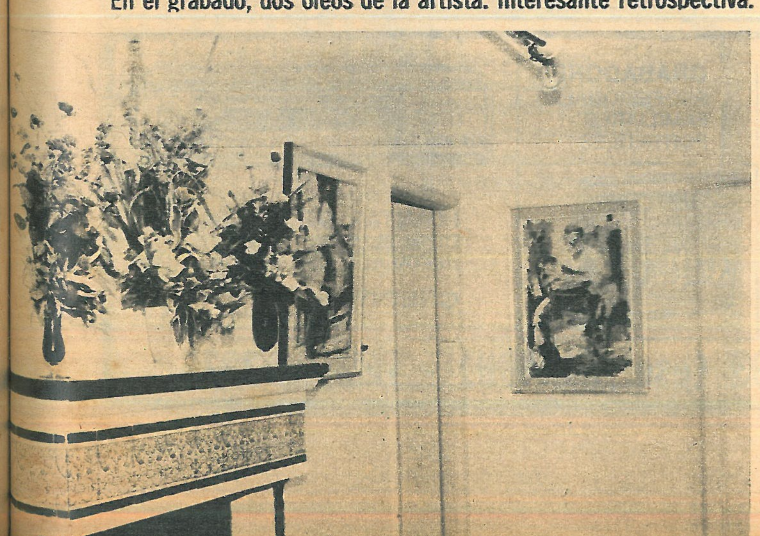


El matrimonio Barall departe amablemente con el Embajador de los Estados Unidos de América, señor John Davis Lodge.



El matrimonio Barall, el Sr. Adolfo Rawsi y el Jefe de Redacción de AUTOCLUB, Sr. Manuel Goldstraj, su esposa e hija.

Un aspecto de la interesante muestra pictórica, que se desarrolló en la Agencia Belgrano del Banco Mercantil Argentino. En el grabado, dos óleos de la artista. Interesante retrospectiva.





El Sr. Noel Werthein, presidente del Banco Mercantil Argentino y su "Fundación", con la artista y otros asistentes a la muestra.

Dos épocas bien definidas en la pintura de esta genuina creadora

La Embajada de los Estados Unidos de América y la Fundación Banco Mercantil Argentino auspiciaron recientemente una muestra retrospectiva de las pinturas de Grace Barall. La exposición se realizó en la Agencia Belgrano de dicha institución bancaria y contó, durante las dos semanas en que estuvo habilitada al público, con una calificada y permanente concurrencia. Púdose aquilatar la notable versatilidad de la artista en dieciocho óleos y nueve acrílicos: dos épocas y dos técnicas bien diferenciadas en la producción de la señora Barall.

"De los suelos recorridos, de los paisajes, de la gente, de sus maestros, de todo se nutrió el arte de Grace Barall, aunque exquisitamente refinado en el crisol de todo un mundo percibido por la sensibilidad de esta artista", ha dicho con acierto el Dr. Robert A. Riccio, agregado cultural de la Embajada de los Estados Unidos en nuestro país.

"Mujer sentada" (1964) y *"Paisaje en Washington"* (1954) son quizás las obras que mejor ejemplifican las dos vertientes de la primera época de la artista —el retrato y el paisaje— que denotan un apasionado aprendizaje y un toque de arte verdadero. Grace Barall fue discípula de Morris Lewis, el creador de la famosa escuela colorista de Washington, de Robert Gates, moderno y tradicional al mismo tiempo, y de Thomas Downing, notable exponente de la escuela de pintura sistémica, todos ellos integrantes del grupo de pintores de Washington, una raíz que la artista norteamericana no olvida en ningún momento y de la que se siente orgullosa.

El trabajo directo con el color y el material se concretan en la segunda época de la pintora, que comienza en 1967 con una serie de cautivantes "abstracts", en los que se evidencia, no sólo espíritu renovador, sino una intuitiva y rica inmersión en el más avanzado nivel del arte contemporáneo norteamericano. ♠

AUTO CLUB sugiere...

CUERO DE
CABRA GAMUZADA
GENUINO D.G.M.®

(No son trozos, son cueros enteros de tamaño natural)

LA MEJOR GAMUZA PARA LA LIMPIEZA DEL AUTOMOVIL Y DE MULTIPLES USOS PARA EL HOGAR

Adquiérala en los minimercados de las Estaciones de servicio SHELL, y también en S.A.D.O.S., en Antártida Argentina entre 3 y 5 - Retiro - Bs. Aires.

ELABORADA POR CURTIEMBRE

GAETANO DE MAIO
S. C. A.
Tel. 207-0094



Talleres
DAVA
JUAN CARLOS ADOLFO VAL
Técnico Mecánico
(Ex-Jefe de Sección Experimental de Daher Boge S.A.I.C.F.)
SUCRE 746
Tel. 783-1380
Altura F. Alcorta 6400
SUSPENSION
AMORTIGUACION
DIRECCION
Retiramos y Entregamos en el día

403 - 404
504 - T4B

EXCLUSIVAMENTE
PEUGEOT
Con estricto control en máquina Dinamométrica y Electrográfica

PREPARACION PARA COMPETICION



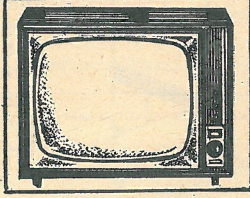




16 AÑOS DE
SERVICIO TECNICO

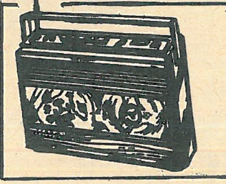
GRUNDIG

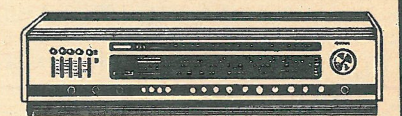
ALQUILER
DE AMPLIFICADORES DE SONIDO



TELEVISORES
REPARACIONES
MANTENIMIENTO

GRABADORES
PROFESIONALES
FAMILIARES
PORTATILES

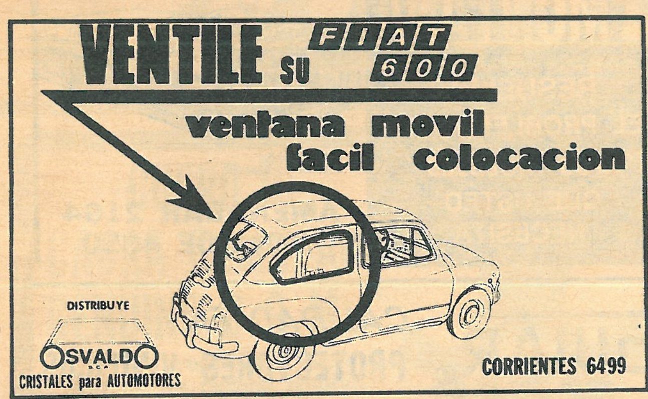


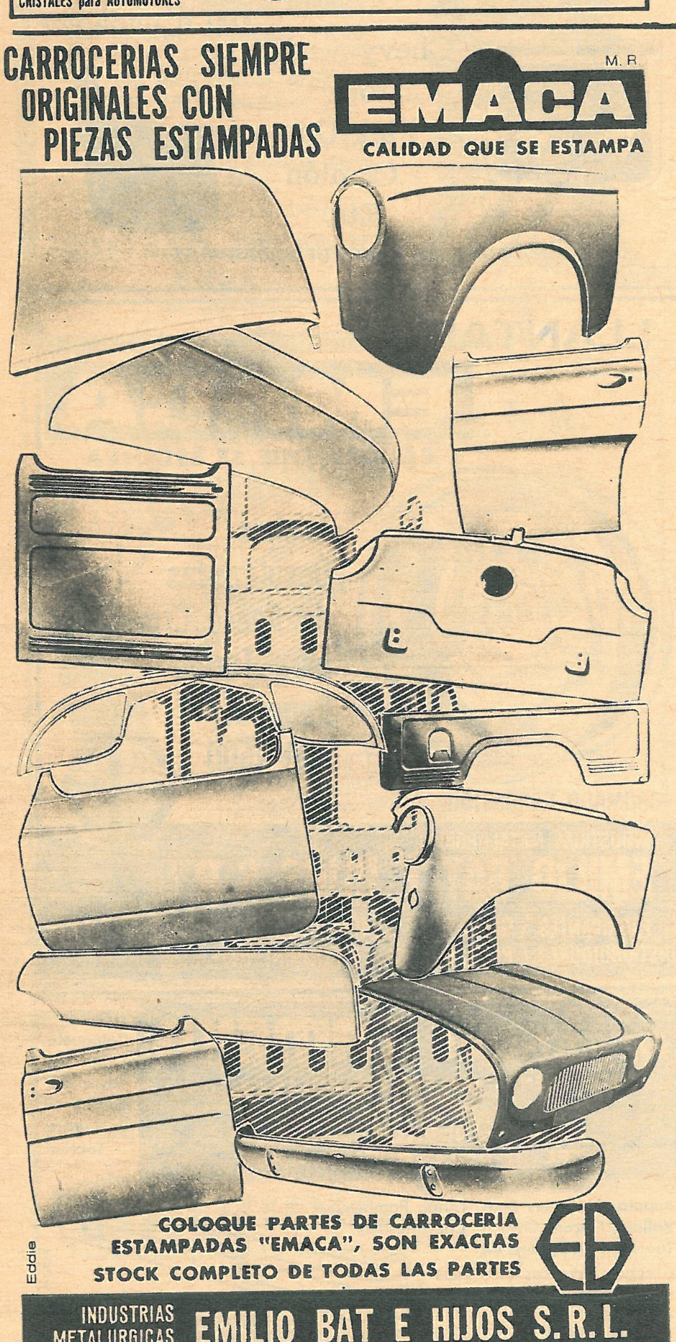


PLANTAS DE SONIDO
DOMICILIARIAS FIJAS
INSTALACIONES FUNCIONALES
CREDITOS

LARREA 1393 (esq. FRENCH) - TEL. 84-2236

AUTO CLUB sugiere...







TOLDOS DE ALUMINIO

alfa

para cubrir todo tipo de ambiente

Ideal para patios, balcones, terrazas, frentes de negocios.

ENTREGA EN INTERIOR

CONSULTENOS SIN COMPROMISO AL

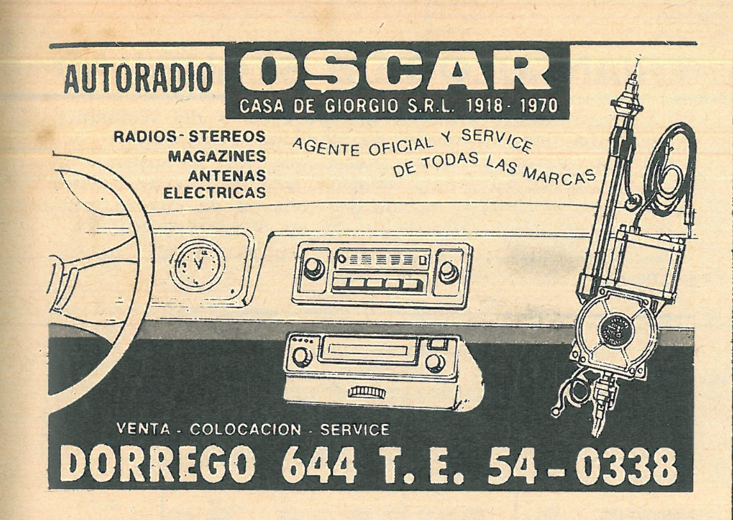
750-2340

781-7106 - 58-7362.

AMPLIAS FACILIDADES DE PAGO

Talleres Metal. TRES DE FEBRERO • E. MERLO 286 • CASEROS









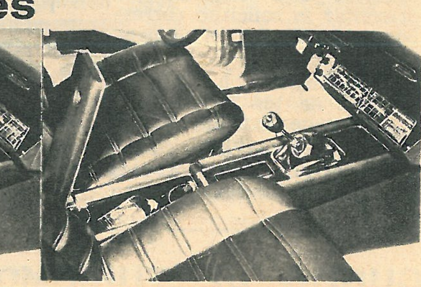




En 3 versiones



Complejo sonoro ALFER SOUND



Gaveta con llave

Con wiskera y dos vasos

Fabricado por
ELECTRONICA ALFER S. A.
Av. RIVADAVIA 10824 - T. E. 64 - 4304 - Bs. As.

TERMINO DE INSCRIPCION DE AUTOMOTORES EN EL REGISTRO DE LA PROPIEDAD

A partir del 1º de enero de 1971, por disposición Nº 536 del 16/12/70, la Dirección Nacional de Registros de la Propiedad Mobiliaria e Intelectual ha dispuesto que todos aquellos automotores que deban efectuar trámite de inscripción de dominio, ya sean nuevos de fabricación nacional, importados nacionalizados o con certificado de baja tendrán que presentar la solicitud correspondiente dentro del siguiente plazo:

1) Automotores 0 km., dentro de los 30 (treinta) días de la fecha del recibo de compra.
2) Automotores importados nacionalizados, dentro de los 30 (treinta) días de la fecha de expedición del certificado de Aduana.
3) Automotores con certificado de baja, dentro de los 30 (treinta) días de la fecha que ha sido extendido.

INSCRIPCION EN EL REGISTRO

Por disposición Nº 535 del 16 de diciembre ppdo., la misma Dirección ha dispuesto la obligatoriedad de la inscripción de automotores en todas las provincias, Capital Federal y Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

CURSO DE TURISMO EN TURIN

EL Centro Internacional de Estudios Superiores de Turismo ha organizado un ciclo de estudios consagrados a las medidas turísticas destinadas a determinados territorios. Este curso se dictará en inglés y francés desde el 27 de junio al 3 de julio del corriente año en Turín (Italia), cobrándose en concepto de inscripción 230 dólares, con derecho a alojamiento y comidas.

TRIANGULOS DE SEGURIDAD

LA Organización Mundial del Turismo y del Automóvil (O.T.A.) ha dado a conocer la siguiente información:

"El uso de triángulos de advertencia, que se utilizan en lugar de balizas, tiene una difusión cada vez mayor, motivo por el cual tenemos el agrado de enviarles un cuadro indicando la reglamentación de su uso en numerosos países.

"Los triángulos de seguridad se exigen de la siguiente forma:

País	Para todos los vehículos exceptuando motocicletas Patentados		Para vehículos pesados solamente * Patentados	
	en el país	en el extranj.	en el país	en el extranj.
Africa del Sur			sí **	sí **
Alemania (Rep. Fed.)	sí	sí		
Andorra			sí **	sí **
Argelia	sí	sí		
Australia			sí, en la mayoría de los casos	no
Austria	sí	sí		
Bélgica	sí	sí		
Chile	sí	sí		
Colombia	sí **	sí **		
España			sí **	sí **
Finlandia			sí	no
Francia			sí	sí
Grecia	sí	sí		
Irlanda			sí	sí
Israel	sí	no		
Italia	sí	sí		
Luxemburgo	sí	sí		
Malawi	sí	sí		
Marruecos			sí	no
Países Bajos	sí	sí		
Polonia	sí, en la mayoría de los casos	sí		
Portugal	sí	sí		
Rhodesia			sí	sí
Suiza	sí, en la mayoría de los casos	sí ***		
Túnez			sí	sí
Turquía	sí **	sí **		
Yugoslavia	sí	no		sí
Zambia			sí	sí

* Datos más precisos sobre qué categorías de vehículos pesados deben poseer triángulos de advertencia, pueden encontrarse en el parágrafo 85 del legajo de Informaciones Turísticas OTA.

** Se exigen dos triángulos de seguridad.

*** Los vehículos importados temporariamente deben estar equipados de un triángulo de seguridad, si este último es exigido en el país donde fue patentado.

LA DIRECCION NACIONAL DE TURISMO ABRIO UNA DELEGACION EN MUNICH

FUE inaugurada en la ciudad de Munich, Alemania Occidental, la primera delegación de la Dirección Nacional de Turismo de la República Argentina en Europa.

Se concreta, así, una nueva etapa de la política nacional de turismo, que permitirá —sin duda— ampliar las posibilidades de captación de turistas europeos hacia nuestro país y la difusión del potencial turístico argentino en el viejo continente.



Alberto Curel frente a la sede central del Automóvil Club Argentino. Llegó en tres días menos de lo previsto.

DE ALASKA A TIERRA DEL FUEGO EN AUTOMOVIL

"Ni Aventura ni Hazaña: Sólo Hacen Falta Organización y Dinero"

Alberto Curel, un argentino radicado en Estados Unidos, acaba de unir Fairbanks (Alaska) con Ushuaia en 86 días. Hemos conversado con él para ofrecer a nuestros lectores una síntesis de sus experiencias en esos casi tres meses de viaje a través del continente. *"Un viaje que no es ni una aventura ni una hazaña* —nos dice Curel—; *con una buena organización previa y contando con un automóvil y una determinada suma de dinero, el recorrido no tiene dificultades."*

Algunos datos contribuyen a dar una idea cabal del *raid*: Curel —que viajó hasta Santiago de Chile acompañado por Alberto Jutard, también argentino— estima en 12.000 dólares los gastos totales de la excursión, de los cuales 750 dólares corresponden al combustible utilizado. El vehículo —un Ford Galaxie 500, modelo 1971, de dos puertas, motor V8 con cambio manual, equipado con calefacción, aire acondicionado y radio, sin ninguna preparación especial, salvo un refuerzo de elásticos —costó 4.800 dólares. Se recorrieron 30.000 kilómetros.

DIEZ DOLARES POR DIA

"La estimación de gastos por persona —explica el viajero, cuyo barbado rostro nos recuerda a Hemingway— *puede discriminarse así: en Estados Unidos, Canadá y México, trece dólares por día (incluyendo hotel, comida y gasolina) y, en los demás países latinoamericanos, diez dólares por día."*



El viajero con el titular de la Entidad y el señor Adolfo Rawsi. Se conversó sobre diversos aspectos del turismo americano. Un viajero infatigable.



Alberto Curel (47 años, casado, un hijo) ha viajado toda su vida. *"En los últimos doce años* —expresa— *me he dedicado a la organización de "tours". A raíz de eso he viajado por toda América latina dos o tres veces por año. Cuando comencé a preparar esta excursión «personal», me decían que era una locura. Lo único que he demostrado es que se trata de un viaje normal. Insisto: no es una aventura.*

"En el fondo estoy haciendo panamericanismo. He tomado cien rollos de películas cinematográficas y 3.500 fotografías, que pondré a disposición de organizaciones turísticas y culturales —nos dice el infatigable Curel—. *Hay algunos detalles que deseo transmitir a quienes se larguen a realizar el mismo trayecto que yo hice, algunos datos fundamentales: el 80 % de los caminos están asfaltados, no hay problemas con el combustible. Quien tenga la precaución de tener siempre medio tanque lleno no tendrá inconvenientes para cargar nafta a lo largo de la ruta."*

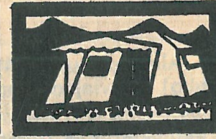
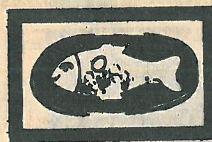
SIN PROBLEMAS

"El nuestro fue un viaje como los organizados por las agencias turísticas —explica nuestro dinámico entrevistado—. *Sin mayores sorpresas, sin contratiempos. Pudimos admirar los hermosos paisajes que ofrece el continente, tratar a gente de muy diversas costumbres. Nunca tuvimos problemas: el clima humano que nos rodeó fue siempre cordial y amistoso. Y era eso, justamente, lo que deseábamos demostrar: que es posible viajar a través de las Américas sin tropiezos, con entera libertad.*

"En algunos casos las fronteras constituyen un obstáculo, pero donde funciona el tríptico se allanan todos los problemas. Es un sistema formidable. Es una pena que en Centroamérica no quieran adoptar el tríptico."

Nuestras últimas preguntas se dirigen directamente a un tema esencial: ¿Cómo encontró nuestro país? ¿Qué impresión lleva de la Argentina un compatriota que vive a tantos miles de kilómetros de distancia? *"Magnífica* —nos dice—. *Como siempre lo he pensado, se advierten algunas diferencias entre Argentina y los demás países latinoamericanos. Esto he podido comprobarlo en este viaje a través de las instalaciones hoteleras. He podido comparar, he podido ver mucho. He comprendido un poco mejor mi propia patria."* ♠

En Ushuaia, extremo meridional del continente. De allí Curel siguió hasta Buenos Aires, donde finalizó el recorrido.

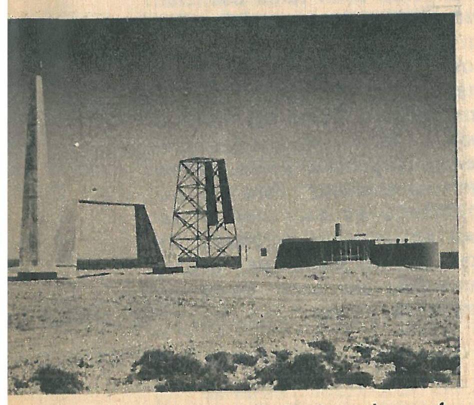






Cerca de Camarones, en Cabo Dos Bahías, se halla una extraordinaria colonia de pingüinos.



Vista panorámica de las instalaciones de la reserva Punta Loma, cerca de Pto. Madryn.



Flamante entrada a la península Valdés, centro de las más importantes reservas.

Experiencia argentina en el control de la fauna marina

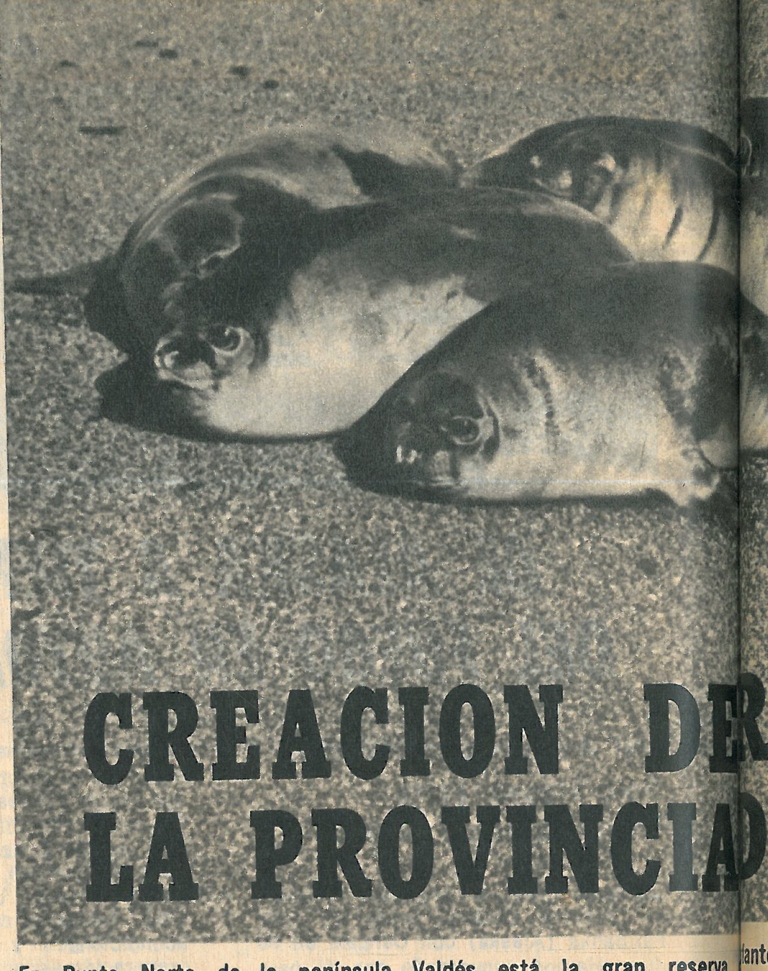
El momento de proteger la naturaleza no debe ser cuando ésta se encuentre en los umbrales de su degradación. Resulta siempre más oportuno, valioso y consciente comenzar un proceso evolutivo gradual cuando aún la mayoría de las especies mantienen sus equilibrios biológicos.

Península Valdés y el litoral marítimo de Chubut poseen zonas que sirven de refugios naturales a una variedad extraordinaria de aves y mamíferos marinos, los que resultaban hasta hace pocos años prácticamente desconocidos y visitados esporádicamente por alguno que otro curioso. Pero ocurrió que a partir de la intensificación turística promovida incisivamente por el ente de competencia provincial, esas regiones pasaron a ser lugares de atracción en un plano de notable relevancia nacional e internacional. Es entonces cuando comienza a asociarse el factor beneficio-prevención. Aquél, por lo mucho que significa en la promoción de esta parte del país, y el segundo, por la inminencia de un peligro que significaría, no ya tal vez la extinción de esas especies, sino la ruptura de un equilibrio biológico, vital para el mantenimiento de estos recursos.

PRIMERA LEY DE PROTECCION

En base a esta conclusión, determinada en la práctica, la Dirección de Turismo de la Provincia del Chubut, a través de estudios responsables, fue ideando primero y concretando de inmediato las estructuras necesarias para llegar, a través de un trabajo complejo, a la forma más práctica para el cuidado y conservación de esos valores naturales. Así nacieron, por Ley 697/67, las primeras Reservas Faunísticas Marinas de Latinoamérica, en distintos rincones del Atlántico Argentino, en la Provincia del Chubut.

La inversión realizada para esta infraestructura fue sumamente pequeña: m$n. 150 millones, si relacionamos la misma a lo que ya produjeron estas motivaciones luego de su puesta en valor y de los miles de turistas que atrajeron a Chubut, en especial para las arcas provinciales. La mayor parte de esa cifra fue aportada por la Dirección Nacional de Turismo, que consciente de estos atractivos de significación internacional no escatimó su apoyo a la concreción de este programa.



En Punta Norte de la península Valdés está la gran reserva (...)

ACTUALES RESERVAS

A la fecha ya están en funcionamiento las siguientes reservas:

Punta Loma: A 17 km al sur de Puerto Madryn, rincón de mar donde cientos de lobos han recuperado un defendido hemiciclo rocoso, visible para el turismo en la distancia ideal de equilibrio (vida natural y contemplación).

Isla de los Pájaros: Pequeño islote donde tienen su apostadero miles de aves marinas (gaviotas cocineras, cormoranes negros, garzas moras, gaviotines, ostreros, flamencos, cisnes de cuello negro, distintas variedades de patos, etc.).

Punta Norte: Cabecera del apostadero que habita durante todo el año el rey del mar, el elefante marino; es este el "único lugar continental del mundo". Se trata de una especie que estuvo a punto de desaparecer, y en breve ciclo de protección ya ha dado en un último censo la tranquilizadora suma de 7.000 ejemplares, que ga-



ERESERVAS EN
DE CHUBUT

fantes marinos, cuyas crías de pocos días vemos en la foto.

rantiza su observación turística por muchos años.

Punta Pirámides: Impresionante apostadero junto a originales acantilados que penetran en forma de muelles al Golfo Nuevo, que cumple la simpática función de maternidad lobezna en la zona. Allí el mayor espectáculo se disfruta en el mes de enero (ciclo de nacimientos, cursos de natación, disputas familiares, etc.).

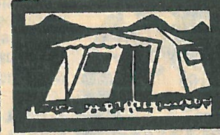
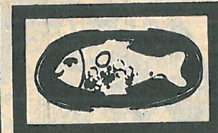
Punta Delgada: Estratégico apostadero, punto terminal de las colonias que se diseminan hasta allí desde la Punta Buenos Aires de la Península Valdés, que en sus momentos de cría posibilita observar desde su alto mirador las mayores concentraciones de pinnípedos del área.

Caleta Valdés: Original formación geológica, que concentra por sus características, fauna patagónica en sus islas, y mamíferos en su franja de cierre al mar.

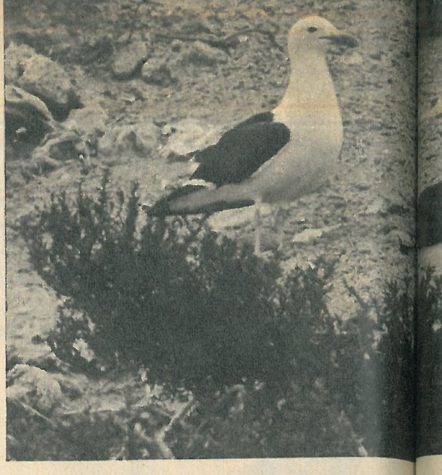
INSTALACIONES EN LAS RESERVAS

Todas las reservas mencionadas poseen viviendas para el guardafauna y sus auxiliares (guías naturalistas en la temporada estival), centro de interpertación y un sector turístico (baños, fogones, proveedurías) y una urbanización adecuada al equilibrio paisaje-diseño arquitectónico.

En una segunda etapa se

ha comenzado la construcción de las obras que propenderán a los mismos fines en la fauna de aguas frías al sur del río Chubut. En Cabo Dos Bahías, cerca de Puerto Camarones, existe un importante apostadero de focas y una gran colonia de pingüinos. Esta obra se habilitará en forma integral al público en la temporada 1971/72. Continúan, por otra parte, los estudios en otros apostaderos, que realiza personal científico de la Co-


La isla de los Pájaros alberga millares ave

El Hotel San Martín

Algo especial debe ocurrir para que se inaugure un nuevo hotel en Brasil y se llame San Martín. El motivo es simple: los principales propietarios son argentinos.

El hotel está situado en un lugar inmejorable, pues está a pocos metros de la entrada a los parques nacionales brasileños de Iguazú, en donde se encuentran situadas las cataratas del mismo nombre, llamadas con justa razón *"La Séptima Maravilla del Mundo"*. Para dar su posición exacta, diremos que está en la región de *Foz do Iguazú, Paraná, Brasil*, entre los kilómetros 17 y 18 del camino que va a las cataratas.

Sus propietarios, radicados en la zona y en estrecho contacto desde hace casi 20 años con la Argentina, y principalmente Buenos Aires, por actividades anteriores, supieron establecer una justa estimación en cuanto a las necesidades turísticas brasileñas, argentinas y paraguayas, ya que el lugar es punto de frontera de los tres países aludidos. No olvidaron tampoco las características

NUEVO CAMPING

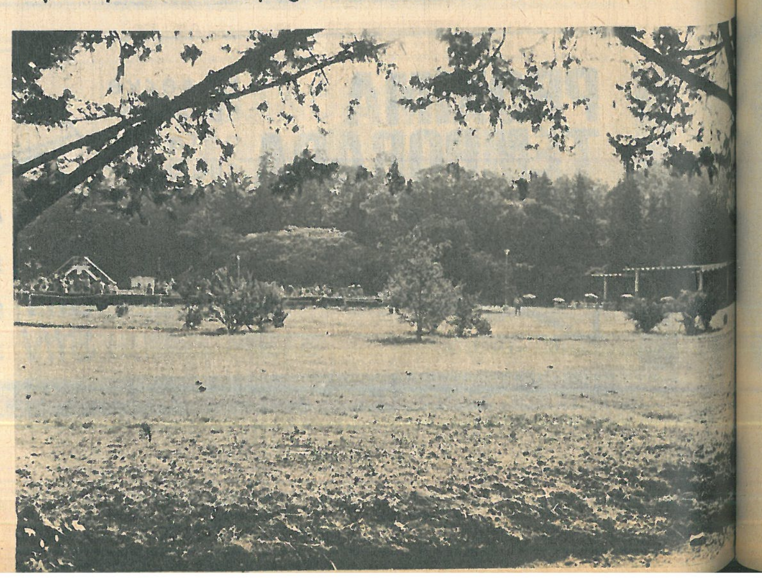
EL PARQUE SAN MARTIN TIENE UNA

Se lleva a conocimiento de los asociados que la institución ha concertado un convenio con la Municipalidad de la Ciudad de Lincoln, por el cual los socios del A.C.A. podrán disfrutar de las instalaciones del autocamping existente en esa ciudad, denominado "Autocamping de Parque General San Martín", abonando los servicios con cargo, con importantes descuentos, a saber:

Pileta de natación: Cuenta el camping con tres piletas. Su uso será gratuito para los asociados y su grupo familiar —previa presentación de las credenciales de rigor—, que comprenderá a padres, esposa/o, hijos, sin límite de edad, y en el caso de hijos varones, hasta 21 años de edad. Por este servicio se abonará *únicamente* la tarifa establecida por revisación médica, actualmente 2 pesos.

Práctica de golf: En su cancha de 9 hoyos, los socios y familiares gozarán de un descuento del 50 % sobre

Aspecto parcial del camping de Lincoln en el Parque San Martín.





aves, que tienen allí su apostadero.

misión Nacional de Estudios Geoheliofísicos, por convenio con la provincia.

La marcha de estos trabajos ofrece una demostración fehaciente de que Chubut y sus funcionarios han captado en forma concreta la significación que el mundo científico otorga al aprovechamiento de su gran reserva: el mar en todas sus posibilidades, siendo esta experiencia muy positiva en cuanto ayuda a interpretar una forma original de turismo y recreación y el conocimiento de las riquezas potenciales del país.

en Foz do Iguazú

del turista que llega del hemisferio Norte, que busca un hotel internacional confortable y de categoría.

Cuenta con 57 habitaciones con baños privados, conjuntos de departamentos para familias y una suite. Sus salones son amplísimos, tanto la recepción como el hall. Cuenta con un moderno restaurante con menú a la carta e internacional, una whiskería de estilo singular, todo diseñado y proyectado de acuerdo con el clima tropical de la zona, atemperado por las modernas instalaciones de aire acondicionado.

Está ubicado en un terreno de 145 m de ancho por 1.000 m de fondo. Su frente da a la carretera que conduce a las cataratas, y su fondo al río Iguazú. Esa fracción de tierra era selvática: se limpiaron las malezas y se dejaron en pie los mejores ejemplares de añosos árboles. El hotel está en Brasil pero tiene gusto argentino, con innumerables comodidades: teléfono, música funcional, excelente servicio. Y un panorama realmente excepcional.

ADHERIDO EN LINCOLN

SUPERFICIE DE 53 HECTAREAS

las tarifas actuales, que son las siguientes: por mes, socios, sin juego, $ 2,50; por mes, señoras de socios jugadoras, $ 7,50; por mes, socios jugadores, $ 10; por día, transeúntes, $ 3.

En el resto del camping, que ocupa 53 hectáreas y cuya entrada es libre, existen hermosas arboledas, un lago artificial, hipódromo para trotadores, dos canchas de fútbol reducidas, dos canchas de vóleybol, una cancha de rugby, gran número de juegos infantiles, etc. Asimismo se dispone de fogones con parrilla, bar, restaurante y proveeduría.

Ubicación exacta del campamento: Sobre el acceso noroeste (pavimentado) a la ruta 188, que es la prolongación de la avenida 25 de Mayo, que nace del centro de la Plaza Rivadavia, ubicada a tres cuadras de la Estación de Servicio del A.C.A. de la mencionada plaza, a 2.000 metros aproximadamente se encuentra el Parque Municipal General San Martín. ♠

Los visitantes paulistas con autoridades del A.C.A. La gira fue provechosa: se logró la participación de volantes peruanos, chilenos, uruguayos y argentinos en la importante prueba de Interlagos (Brasil).





Noticias de la FITAC

El señor Angelo Juliano, presidente del Automóvil Club Paulista, y el señor José Aloizio Cardoso Bastos, director técnico de carreras de aquella prestigiosa entidad brasileña, visitaron nuestro país en su gira de invitación a volantes sudamericanos para la importante competencia que en el mes de mayo se desarrollará en el autódromo de Interlagos, estado de Sao Paulo.

La gira fue provechosa: en Perú se confirmó la participación de tres coches; igual cantidad de participantes prometió enviar Chile; Uruguay decidió enviar a los volantes Pedro Passadore, Juan C. López, Rafael Fernández, Ricardo Rivero y Hugo Bertete. En cuanto a la participación argentina, correrán cinco volantes, entre ellos Esteban Fernandino, Osvaldo Bessia y Rafael Bulla, integrantes del equipo del Automóvil Club Argentino, que decidió apoyar totalmente la importante prueba paulista enviando sus coches y sus corredores.

EL CIRCUITO DE INTERLAGOS

La competición, de Fórmula 2, contará con relevantes volantes brasileños. Se aguarda la participación de Rui Pereira Bueno, Camilo Cristofaro, Luiz Lian Duarte, José Renato Catapani, Elvio Divani, Jaime Silva, José P. Chateaubriand, Salvatore Amato, Paulo Gomes, Norman Casari, Graziela Fernandes, Eduardo Celidonio, Anizio

Visita del Presidente de la Filial Cochabamba del AUTOMOVIL CLUB DE BOLIVIA

El Ingeniero Galindo Concretó Importantes Convenios en Nuestro País.

La presencia del presidente de la Filial Cochabamba del Automóvil Club de Bolivia, ingeniero Hugo Galindo Salcedo, en Buenos Aires, permitió que AUTOCLUB conversara con él sobre diversos aspectos de la vida deportiva del país hermano y sobre la marcha de aquella institución. El directivo del A.C.B. realizó en nuestro país gestiones para la instalación en Cochabamba de una estación de servicios completa con equipos argentinos, y concretó la compra de dos camionetas con grúas, similares a las del Automóvil Club Argentino. El ingeniero Galindo, que es egresado de la Universidad Nacional de La Plata, se mantuvo en contacto permanente con autoridades y funcionarios del A.C.A.

EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

"En Bolivia existe gran afición por el deporte automo-



Ing. Hugo Galindo Salcedo: Al servicio del automovilismo y el turismo bolivianos.

DIRIGENTES DEL AUTOMOVIL CLUB PAULISTA EN BUENOS AIRES

Los Preparativos Para el "IV Torneio Sul Americano"



Los Sres. Juliano y Cardoso formulan interesantes comentarios.

Campos, Silvio Montenegro y Francisco Lameirao. Como se ve, la nómina de participantes incluye a conocidas figuras del automovilismo brasileño, lo que dará a la prueba señalado lucimiento.

El autódromo de Interlagos es un circuito mixto en el que compiten los coches más actualizados, con 800 m en la recta más larga. Allí señaló Emerson Fittipaldi, en diciembre último, un promedio de 169 kilómetros por hora. El autódromo está situado en el fondo de un valle de singular belleza.

CONFRATERNIDAD AMERICANA

El titular del Automóvil Club Paulista, don Angelo Juliano, es un gran amigo de la Argentina. Estuvo varias veces en nuestro país, donde estableció estrecha vinculación con los medios deportivos y con dirigentes y funcionarios del A.C.A. Entre 1957 y 1960, lapso en que se corrió tres veces el torneo triangular que contó con la presencia, en Brasil, de volantes de aquel país, Uruguay y la Argentina, Juliano cumplió un papel preponderante.

"No nos sorprende la magnífica recepción que hemos recibido en vuestra Institución —expresó el dirigente paulista—. *Ya estamos habituados a tales muestras de simpatía. Apenas llegamos fuimos al encuentro de los dirigentes del Automóvil Club Argentino, quienes pusieron sus tres coches de competición al servicio del torneo."*

El señor Juliano conversó luego con AUTOCLUB sobre diversos aspectos institucionales, y recordó que la institución que preside es representante en el Estado de Sao Paulo del A.C.A. y de la F.I.A. *"El Automóvil Club Paulista* —expresó— *es afiliado directo de la F.I.T.A.C., y está orgulloso de participar en esa gran tarea de confraternidad americana que la Federación representa."*

---

vilístico —expresó el visitante—. *Cuando hay carreras el entusiasmo supera al que despierta el fútbol. Las dos últimas pruebas internacionales que pasaron por mi país* —el Rally de la Copa Mundial y el reciente Gran Premio Internacional de Turismo Y.P.F. 1970—, *sirvieron para unir a nuestros pueblos. Lamentablemente* —agregó— *no se contó con pilotos bolivianos en la prueba que pasó por Tarija. Pero la participación estaba limitada a 2.000 cm³ y los coches nuestros están en otra categoría."*

Requerimos al ingeniero Galindo sobre el desarrollo actual de las pruebas automovilísticas en Bolivia. *"El calendario deportivo* —nos dijo— *comprende alrededor de ocho competiciones anuales, distribuidas en dos categorías: una standard, limitada a 1.300 cm³, y otra libre, sin limitación ni restricción alguna. En Bolivia se sigue corriendo en carreteras. La competencia «clásica», el Gran Premio Nacional, se corre en setiembre u octubre, todos los años, en un recorrido de alrededor de 3.000 kilómetros. Todas las competiciones tienen puntaje, adjudicado por la comisión deportiva del A.C.B.*

"Para la largada, en cada competencia se procede de la siguiente manera: la primera carrera, los participantes parten de acuerdo con los puntajes del año anterior; en las siguientes, según el puntaje que se va acumulando durante la temporada."

Sobre el poder deportivo en su país, expresó el ingeniero Galindo, que el Automóvil Club Boliviano mantiene el poder deportivo nacional e internacional. *"Por el momento* —dijo— *es la única entidad que desarrolla actividades en ese nivel. Hay pequeños clubes, que realizan carreras sin puntaje".* Preguntamos al visitante sobre la participación de los deportistas bolivianos en competiciones internacionales.

"En ese orden, el automovilismo boliviano estuvo presente en el Rally de la Copa Mundial —manifestó Galindo—. *Y desde hace años van corredores de nuestro país al Gran Premio Camino de los Incas, que en 1970 fue ganado por un boliviano: Dieter Hubner."*

NO SOLO EL ALTIPLANO

"Durante la reciente reunión del F.I.T.A.C. en nuestro país tuve oportunidad de conocer al doctor Carman —expresó el ingeniero Galindo—. *Así iniciamos las conversaciones referidas al asesoramiento que nos prestarían los equipos técnicos del A.C.A. La compra de camiones la realizó la Filial Cochabamba a una empresa argentina, y los equipos completos fueron preparados por el Automóvil Club Argentino. Es la primera vez que se realiza una operación de este tipo. En Bolivia las filiales del Automóvil Club son autónomas y están unidas por un mismo estatuto."*

Pedimos a nuestro interlocutor su opinión sobre el estado actual del turismo en su país. *"No está bien aprovechado* —expresó—. *Existe la idea de construir una cadena de hoteles para atraer turistas argentinos y de otros países vecinos. Está en pleno período de estudio un plan por el que el A.C.B. haga frente a todo lo referente a turismo.*

"Hay en nuestro país —agregó— *lugares que merecen ser conocidos por el turista, y aún no han contado con suficiente propaganda. La mayoría de la gente relaciona a Bolivia con el altiplano, pero hay otras regiones de magnífica belleza. En el valle de Cochabamba, por ejemplo, en Chapare, existe una zona selvática rica en animales exóticos. Allí se está construyendo una carretera muy importante.*

"Sucre, Potosí —finalizó el ingeniero Galindo— *son ciudades coloniales de gran atractivo. La red carretera está en buen estado. Se puede viajar sin ningún problema."* ♠



Sesión oficial de la Asamblea. Se analizó la situación del continente.

REUNIOSE EN BUENOS AIRES LA ASAMBLEA DE GOBERNADORES DEL BID

La ciudad de Buenos Aires fue sede de la Asamblea Extraordinaria de Gobernadores del Banco Interamericano de Desarrollo, durante la cual el doctor Felipe Herrera —anterior titular de esa institución— transmitió al licenciado Antonio Ortiz Mena la conducción del organismo crediticio.

La reunión adquirió notable relieve, pues contó con la presencia del ex presidente de la Nación, general (RE) Roberto Marcelo Levingston; otras altas autoridades nacionales; los gobernadores del BID; el director ejecutivo del Fondo Monetario Internacional, señor Pierre Paul Schweitzer; el presidente del Comité Interamericano de la Alianza Para el Progreso (CIAP), señor Carlos Sanz de Santamaría; el titular de la Federación Interamericana de Touring y Automóviles Clubes (FITAC), doctor César C. Carman, y representantes de otras importantes instituciones internacionales. Se recibieron, asimismo, mensajes de gobernantes americanos, de la Oficina Sanitaria Panamericana de la Organización Mundial de la Salud, del Instituto Latinoamericano de Planeamiento Económico y Social, y de la Santa Sede.

COMIENZAN LAS DELIBERACIONES

La primera sesión oficial de la Asamblea comenzó con una alocución del presidente de la Reunión, doctor José Carlos Pena, representante uruguayo. Al terminar ese discurso llegó al recinto el entonces presidente de la Nación, quien expresó, entre otros conceptos que la importante reunión estaba *"marcada por dos eventos de significativa trascendencia. Son ellos —dijo— la finalización de un ciclo de fructífera labor institucional con la presidencia del doctor Felipe Herrera, y, coincidentemente, la iniciación de la década del setenta, en la cual el destino de América Latina puede y debe tomar el camino de las soluciones definitivas para el beneficio y bienestar de sus pueblos"*.

Después de retirarse el general Levingston hizo uso de la palabra el doctor Herrera, quien reseñó las actividades del BID desde su fundación, en 1960. Señaló que su nacimiento estuvo motivado, principalmente, por la necesidad de aumentar la baja tasa de capitalización regional, mediante la transferencia y adición de fondos externos, públicos y privados. *"Este proceso —dijo el doctor Herrera— encierra dos aspectos fundamentales: cuantitativamente, aumentar el volumen de recursos; cualitativamente, modificar algunos términos prevalecientes para el financiamiento internacional"*. Y agregó que, a su juicio, el BID había cumplido cabalmente con esos propósitos.

BALANCE DE UNA DECADA

Al referirse, entre otros aspectos, a la acción crediticia, recordó las 622 operaciones de préstamo realizadas, por más de 4.000 millones de dólares, de los cuales se han desembolsado ya más de 2.150 millones. *"El balance de lo producido a través de la inversión de esos recursos* —agregó el titular saliente del Banco—, *permite contabilizar los siguientes resultados físicos: incorporación a la producción de más de 3.650.000 hectáreas de tierra cultivable; concesión de más de 800.000 créditos a pequeños y medianos agricultores; construcción o ampliación de más de 4.400 plantas industriales; ampliación de 6.000.000 de kilovatios en la capacidad generadora de energía eléctrica de la región; instalación de más de 69.000 kilómetros de líneas de trasmisión; construcción o mejoramiento de más de 9.600 kilómetros de carreteras troncales y de*



Saludan al Lic. Ortiz Mena el titular de la FITAC y el Dr. Ricardo E. Aráoz.

unos 30.000 kilómetros de acceso; construcción de 4.200 acueductos y sistemas de alcantarillado; construcción de unas 410.000 unidades de vivienda para familias de bajos ingresos; modernización o ampliación de aproximadamente 600 institutos de enseñanza, incluyendo universidades, institutos técnicos y escuelas vocacionales; elaboración de 387 estudios de preinversión; financiamiento del primer sistema de exportaciones intrarregionales de bienes de capital".

Luego de referirse a las condiciones económicas, sociales y políticas en que se desarrollarán las tareas en la próxima década, el doctor Herrera hizo hincapié en la aparición de un nuevo nacionalismo, que *"es a la vez popular, pragmático y convergente. El carácter interamericano del BID —agregó— determina que sirva como nexo entre dos mundos de intereses y valores distintos: el BID debe, pues, seguir siendo instrumento y foro donde las tendencias nacionales, hemisféricas e internacionales se conjuguen".*

EL NUEVO PRESIDENTE DEL ORGANISMO

"Sin integración física no hay posibilidad de relación fácil y regular —expresó el licenciado Antonio Ortiz Mena al hacerse cargo de sus nuevas funciones—. *Hasta ahora nuestros países han venido construyendo sus obras nacionales de infraestructura sólo excepcionalmente ligadas entre sí. Mientras no exista una fácil comunicación de personas, mercaderías e informaciones, no nos conoceremos suficientemente, y serán menguados los esfuerzos comerciales.*

"Actualmente es necesario acelerar los progresos de construcción de esta infraestructura, dentro de un plan de inversiones a largo plazo que incluya renglones tales como transporte por carretera —agregó—, *por ferrocarril, por aire, navegación fluvial y marítima, construcción de puertos, programas para energía, combustibles y telecomunicaciones."*

El licenciado Ortiz Mena dijo al finalizar su discurso: *"La acción del Banco no es una panacea. Sin embargo, considero que en el momento crucial por el que atraviesa el continente —y el mundo—, de no llevarse adelante una acción rápida y enérgica, pronto pasaremos a la etapa de las lamentaciones... Debemos pensar siempre en lograr un justo balance entre las inversiones productivas y aquellas que generan bienestar. Es necesario dar una eficaz respuesta al urgente problema que plantea el mejoramiento del nivel de vida de nuestras mayorías. Sostenemos que no puede haber estabilidad social* —concluyó el nuevo presidente del BID—, *requisito fundamental para cualquier desarrollo económico, sin dar cabal solución a tan grave demanda".* ♠

EL LICENCIADO ORTIZ MENA FORMULO DECLARACIONES SOBRE EL DESARROLLO TURISTICO

En la conferencia de prensa que se desarrolló en el Instituto para la Integración de América Latina poco después de finalizada la Asamblea de Gobernadores del BID, el nuevo titular del organismo crediticio interamericano explicó las posibilidades de desarrollar la infraestructura turística latinoamericana. *"Nuestro continente tiene en su turismo un ejemplo de recurso potencial desaprovechado* —expresó el licenciado Ortiz Mena—, *en un momento en que las corrientes turísticas crecen, por el mayor nivel de vida en los países desarrollados. El Banco dará apoyo para las inversiones en infraestructura turística, y toda la asistencia técnica necesaria".* Hizo referencia, asimismo, a la necesidad de fomentar programas turísticos multinacionales.



SE RECIBIERON CONCEPTUOSOS MENSAJES POR HABER ALCANZADO EL CLUB LA CIFRA DE 524.000 ASOCIADOS

DURANTE el desarrollo de la conscripción de socios sin cuota de ingreso, llevada a cabo en el mes de enero, el Automóvil Club Argentino fue informando periódicamente los resultados parciales que iba obteniendo.

Recibidas en su Casa Central todas las solicitudes concretadas en distintos puntos del país por intermedio de sus 137 dependencias propias, 575 representaciones y 147 estaciones de servicio adheridas a la Entidad, se confirmó que el total de nuevos socios ingresados en el mes de enero alcanzó a 65.128. Estas nuevas adhesiones hace elevar el núcleo societario a 524.000 asociados.

Simultáneamente se han incorporado al servicio de previsión para socios —seguro de vida y de automotores— 8.034 asegurados, los que hace que la cartera registre a la fecha el total de 120.000.

DEL ADMINISTRADOR GENERAL DE YPF

Con motivo de la exitosa campaña de conscripción de socios que culminó el 31 de enero pasado, y en la cual ingresó la extraordinaria cifra mencionada, se recibió una felicitación telegráfica del Administrador General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, coronel (RE) Manuel R. Raimundes, concebida en los siguientes términos:

"Yacimientos Petrolíferos Fiscales felicita calurosamente al A.C.A. que ha superado la notable cifra de medio millón de socios. El A.C.A. recibe así por la vía de ese crecido número de afiliados una prueba de su bien ganado prestigio como entidad modelo en su género en el mundo entero."

RESPUESTA DEL TITULAR DEL A.C.A.

Por su parte el presidente del Club contestó al Administrador General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, con una carta, cuyos términos son los siguientes:

"Mi distinguido coronel y amigo:

"Ha sido una gran satisfacción espiritual para mí, como para todos los dirigentes de esta Institución, recibir sus amistosas palabras de felicitación con motivo del extraordinario resultado de la última «conscripción» de socios efectuada durante el mes de enero reciente, que ha llevado a la nómina societaria del Automóvil Club Argentino a una cifra holgadamente superior al medio millón de afiliados; pero esa satisfacción es tanto mayor, cuanto podemos afirmar —y tenemos clara conciencia de este hecho— que una de las causas más firmes del prestigio en la acción conquistado por esta entidad se apoya sobre la coincidencia de nuestra actividad, de claro sentido argentinista, con la política de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, orientada hacia la consolidación de una Argentina capaz de responder a las necesidades de su pueblo, a las exigencias del progreso de la República y a los requerimientos de su desarrollo como país auténticamente libre. Nos enorgullece participar de algún modo en esta eminente tarea de la gran Institución que usted tan dignamente dirige. Y gracias nuevamente por los elevados conceptos que dedica a nuestra obra."

NOTA DEL PRESIDENTE DEL TOURING CLUB ARGENTINO

El presidente del Touring Club Argentino, señor Federico Fernández Pita, dirigió una nota de felicitación al presidente del Automóvil Club Argentino con motivo del éxito registrado en la última conscripción de socios realizada por la Entidad.

El texto de la nota es el siguiente:

"El Presidente del Touring Club Argentino tiene el alto honor en dirigirse a su distinguido colega, doctor César C. Carman, Presidente del Automóvil Club Argentino, complaciéndose en hacerle llegar sus más cordiales felicitaciones por el éxito de su conscripción de socios, que permite al A.C.A. llegar a la cifra de 500.000 asociados.

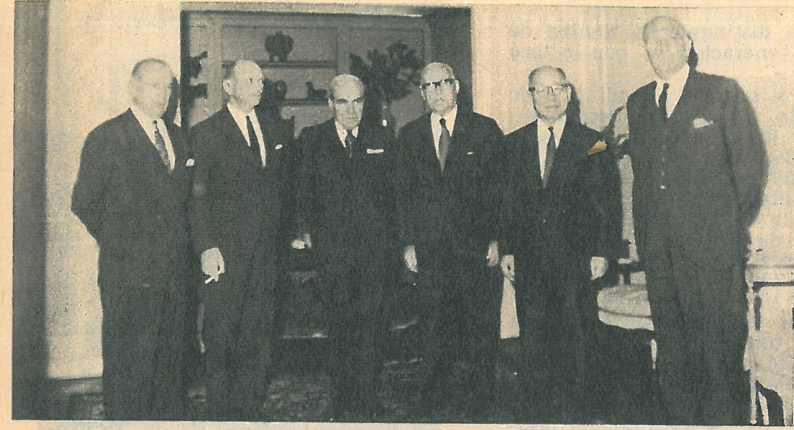
"La misma advierte que, dentro de las entidades del automovilismo del mundo, posiblemente a proporción población y usuarios de automóvil, quizá sea la que más cotizantes agrupe en su seno.

"Deseando a usted y a nuestra entidad hermana la continuidad de tan relevante éxito, saludo a usted afectuosamente."

Efectuó su primera reunión del año la Comisi[...] tomó conocimiento del extraordinario éxi[...]



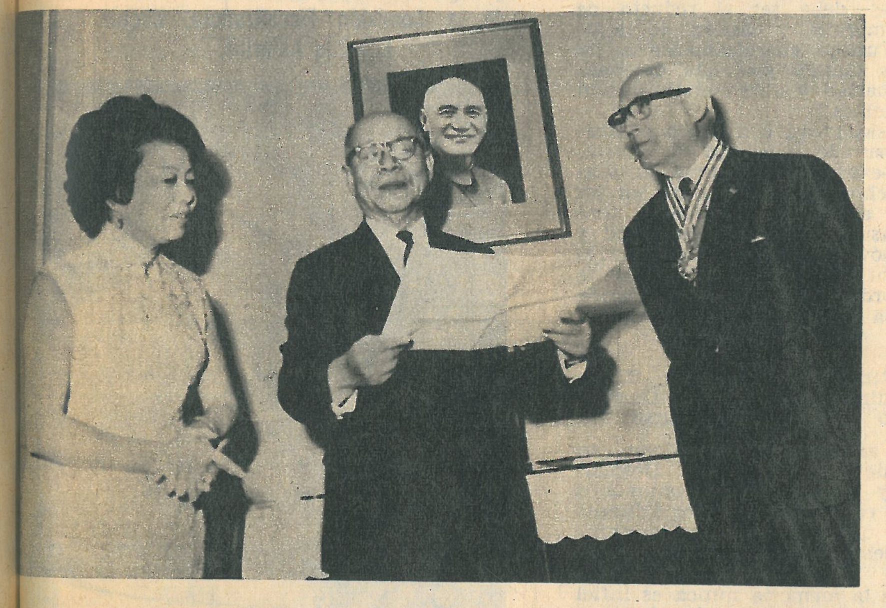
CONDECORO LA REPUBLICA DE CHINA AL INGENIERO MARIO L. NEGRI



En la recepción estuvieron presentes, de izquierda a derecha: el ingeniero Oscar López Gil, el general Jorge Noceti Campos, el doctor César C. Carman, el ingeniero Mario L. Negri, el embajador de la República de China, doctor Mao-Lan Tuan, y el ingeniero Abel M. Lissarrague.



Durante el brindis aparecen de izquierda a derecha la señora María Delia D. de Negri, el ingeniero Negri, su hijo Mario Luis, el embajador, doctor Mao-Lan Tuan y su esposa Alice Wang Aifin.



El embajador de China, doctor Mao-Lan Tuan acompañado de su esposa Alice Wang Aifin, después de imponer la condecoración instituida por el gobierno de Taipei al ingeniero Mario L. Negri, da lectura al acta correspondiente. Lo efectuó en castellano, en inglés y en chino.

misi... ectiva de la Entidad, durante la cual se éxi... istrado en la última conscripción de socios.



DIO lugar a una interesante reunión social la recepción ofrecida en la residencia particular del señor embajador de la República de China, doctor Mao-Lan Tuan, y su esposa Alice Wang Aifin, con motivo de la entrega de una condecoración oficial al ingeniero Mario L. Negri, representante del Comité Olímpico Internacional en Sudamérica, por su actuación "en defensa de los intereses deportivos de la República de China".

El ingeniero Negri, Vicepresidente 2º Honorario del A.C.A., fue acompañado en la oportunidad por su esposa, María Delia D. de Negri, y su hijo Mario Luis. Asistieron, especialmente invitados, el presidente del Comité Olímpico Argentino, general Jorge Noceti Campos; el presidente de la Confederación Argentina de Pelota, ingeniero Oscar López Gil; el presidente del Automóvil Club Argentino; el secretario de la Comisión Directiva de la Entidad, ingeniero Abel M. Lissarrague, y su esposa Sofía Esther Ansola de Lissarrague; el ministro doctor T. T. Sia, y otros miembros de la representación diplomática y periodistas.

En una breve y sencilla ceremonia, el embajador doctor Mao-Lan Tuan exaltó la personalidad del ingeniero Negri, y destacó las fructíferas relaciones entre su país y la Argentina, así como también la indeclinable posición del agasajado en defensa de los intereses deportivos de China en el seno del Comité Olímpico Internacional.

A continuación el ingeniero Negri agradeció la distinción de que era objeto, y entre otros conceptos manifestó que consideraba que su posición en el Comité Olímpico, en defensa de los intereses deportivos de China, había sido dictada siempre por un deber de estricta justicia.

Posteriormente se efectuó un brindis por la amistad de ambas naciones, y finalmente se sirvió una comida íntima que transcurrió en un ambiente de grata cordialidad.

DR. EDUARDO ASTARLOA

Primer aniversario de su fallecimiento



Doctor Eduardo Astarloa.

AL cumplirse el primer aniversario de la muerte del doctor Eduardo Astarloa, quien se desempeñó hasta su fallecimiento como miembro titular de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas de la Entidad, sus amigos realizaron un acto de homenaje a su memoria ante la tumba que guarda sus restos en el cementerio de la Chacarita.

En su transcurso evocaron diversos aspectos de la personalidad del doctor Astarloa, los siguientes oradores: el doctor Luis Petraglia, titular de la Comisión Asesora Permanente de Turismo del A.C.A., quien representó a esta Institución; por los médicos del hospital Durand pronunció un discurso el ex director de ese establecimiento, doctor Simón Rey.

Finalmente, en representación del cuerpo médico forense de la Capital Federal, lo hizo el doctor Emilio F. P. Bonnet.

En la ocasión se descubrió una placa recordativa donada por el Automóvil Club Argentino.

Dijo el doctor Luis Petraglia:

"Cuando los hombres que transitaron este mundo dejan tras de sí una estela radiante y luminosa, por su acción, su conducta y su talento, se convierten en astros que brillan en el firmamento y alumbran con su ejemplo nuestro empinado sendero.

"Tal es el caso de Eduardo Astarloa. Brillante facultativo, insobornable político de profundas convicciones democráticas y amigo leal y sincero.

"Fue un médico brillante e inteligente. Actuó durante largos años en el Hospital Durand, al lado del dilecto maestro Nicolás Romano, enriqueciendo simultáneamente sus conocimientos técnico-científicos con las sabias enseñanzas del insigne profesor Mariano Castex.

"El Automóvil Club Argentino, a cuyo cuadro directivo perteneció, quiere perpetuar en este bronce que hoy descubrimos los quilates de su espíritu y sus relevantes condiciones. Sirvió a nuestra Institución con acierto e intensa pasión. Como dijera nuestro presidente, el doctor César C. Carman, en el acto del sepelio, «sus eminentes y brillantes condiciones así como su pureza de sentimientos y de conducta lo distinguieron dentro de la fecunda generación en que le tocó actuar».

"Su palabra sensata y erudita —dijo seguidamente el doctor Petraglia— dio brillo a los debates en la Asamblea de Delegados del A.C.A., de la que fue miembro titular. Integró la delegación argentina a la Asamblea General de la FITAC (Federación Internacional de Touring y Automóvil Clubs) efectuada en Miami, Estados Unidos, en 1969. La muerte lo sorprendió en el cargo de miembro titular de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas de nuestra Institución, a la que dedicó su gran capacidad y sus mejores afanes.

"Fue Eduardo Astarloa un entusiasta defensor de la civilización occidental y un sincero americanista. Advirtió los problemas que acechan a los pueblos de Indo-América en cuanto algunas grietas en la conducción democrática permitan la postulación de ideas o imágenes foráneas. América —sostuvo— debe ser el reducto de reservas morales y bastión de la libertad. Fustigó enérgicamente a los regímenes dictatoriales que desconocen la libertad y libre determinación de los pueblos."

"Con esas ideas, con juicio ecuánime y mesurado y lealtad de convicciones —expresó por último el orador—, luchó incansablemente en los múltiples ambientes en que le tocó actuar. Así sirvió a la comunidad y al Automóvil Club Argentino, que al año de su muerte se hace presente para recordar su luminosa y fecunda trayectoria y señalar sus excelentes virtudes."

A continuación, el doctor Simón Rey, ex director del hospital Durand, pronunció el siguiente discurso:

"A un año de su desaparición, en nombre de los médicos del Hospital Durand y de sus amigos, venimos a revivir el recuerdo del doctor Eduardo Astarloa, que a edad, aún temprana, el destino le marcó su última morada.

"Es que la memoria nunca es infiel con aquellos que supieron ahondar muy profundo en nuestros sentimientos, cobijarse en nuestros corazones y marcar en nuestras mentes su recuerdo imperecedero.

"Eduardo Astarloa —afirmó el orador— señaló su recta línea de conducta a los dictados de su ancestro, su hidalguía, su hombría de bien, su bondad, su cordialidad, y fueron facetas claras de una personalidad bien definida.

"Inicia su carrera médica en el Hospital Durand, como practicante, y luego se agrega como médico al servicio del profesor Nicolás Romano, profesor insigne, maestro inigualable, en cuya enseñanza sin descanso, sus clases, de todas las horas, en las salas o en la guardia, Astarloa empezó a plasmar su personalidad médica y ahondar en el sentimiento y en el alma humana.

"Fue tan profunda esa raigambre afectiva hacia su maestro, que durante más de 40 años fue su amigo dilecto, su consultor, su compañero en todas las circunstancias buenas y adversas, en la salud como en la enfermedad; su lealtad a su maestro fue uno de los rasgos más salientes de este médico íntegro y de este hombre de alma buena."

"Fuera de la medicina —prosigue el doctor Rey—, Astarloa desempeñó el cargo de profesor de Psicología en un colegio nacional, especialidad que contribuyó a dotarle de profundos conocimientos de la mente y hacer más efectiva su influencia persuasiva sobre sus pacientes.

"Tuvo destacada actuación en Sociedades Científicas, miembro de la Asociación Médica Argentina, de la



Placa recordativa donada por la Institución y que se colocó en la tumba que guarda los restos del ex miembro de la Comisión Fiscalizadora, doctor Eduardo Astarloa.



El presidente de la Comisión Asesora Permanente de Turismo del ACA, doctor Luis Petraglia, en un momento de su discurso.

EL DECESO DEL DR. GUILLERMO MAZZELLA



CAUSO hondo sentimiento de pesar la noticia del fallecimiento del doctor Guillermo Mazzella, joven y destacado profesional que hasta el mes de noviembre del año pasado se desempeñó como presidente de la filial Ushuaia de la Institución.

El profesional desaparecido, que nació en la ciudad patagónica mencionada el 4 de mayo de 1938, había trabajado en el A.C.A. desde el 13 de setiembre de 1966 hasta el 15 de febrero de 1968, como apoderado judicial y administrativo en la asesoría jurídica y en la asesoría laboral de la Entidad.

Desempeñó, asimismo, importantes funciones oficiales en la provincia de Santa Cruz y en el ex territorio de Tierra del Fuego.

Hasta el momento de su deceso ejercía las funciones de procurador fiscal ante el juzgado federal del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

En todos los círculos de su actuación el doctor Mazzella se había granjeado muchas amistades por la cordialidad de su trato, su versación profesional y su sentido de responsabilidad.

Sociedad de Medicina Interna, de la Sociedad de Neurología y Psiquiatría de Río de Janeiro y de la Sociedad de Medicina Legal y Toxicología, de la que fue presidente.

"Tuvo una actuación muy destacada como Secretario de Salud Pública en el Ministerio de Salud Pública de la Provincia de Buenos Aires. Médico forense por concurso en Tribunales de la Capital, cumplió sus funciones con todos los atributos que le eran propios: capacidad, dedicación y constancia."

En la parte final de su discurso el doctor Simón Rey expresó:

"Serio, reposado, con esa serenidad de los que se saben justos y ecuánimes, el doctor Astarloa afrontaba todos los problemas que la vida o la ciencia le brindaban, ahondando hasta las raíces mismas para el más exacto y cabal juicio definitivo.

"Hoy venimos de nuevo los que fuimos sus compañeros y amigos a rendir un homenaje recordatorio, como testimonio que su memoria perdura para siempre en los que tuvimos la suerte de tratarlo y gozar de su cordial y generosa amistad."

Cerró la serie de discursos de homenaje al doctor Eduardo Astarloa el representante del Cuerpo Médico Forense de la Capital Federal, doctor Emilio F. P. Bonnet, quien dijo:

"Señoras, señores:

"En nombre del cuerpo médico forense nos acercamos y nos detenemos hoy ante la morada silente del doctor Eduardo Astarloa, para significarle con nuestra corporalidad y nuestras palabras que no está ni solo ni olvidado.

"Es que ni para él, ni para nosotros, tiene vigencia aquella cruel frase de Schopenhauer: «La vida se parece a una comedia iniciada por personajes de carne y hueso y concluida por autómatas vestidos con sus ropas...».

"¿Por qué habría de estar solo Eduardo Astarloa, solo y olvidado, hoy, ayer, mañana y todos los días, cuando su paso por el mundo quedó marcado con los cuatro cardinales hitos de su personalidad?

"En efecto, no podrá nunca estar solo y olvidado quien ostentó en los campos heráldicos de su espíritu: honradez acrisolada y firme en el trabajo; bondad para su prójimo; responsabilidad severa en todos y cada uno de sus quehaceres; lealtad a sus mayores; lealtad a sus amigos; lealtad a sus propios principios.

"La honradez acrisolada y firme en el trabajo —expresó a continuación—, la llevaba estampada en su sangre éuskara, heredada de sus mayores, de los que «aprendió» en el auténtico sentido psicológico del término, el «hacer y el quehacer» recto, desde que vino al mundo.

"Desde pequeño conoció nuestro campo, y con él, el "ser" y el "co - ser" de todos los hombres recios, verticales, sin dobleces ni retaceos que lo poblaban; incansables para el quehacer cotidiano y transparente, el único que asegura la tranquilidad de espíritu cuando se come el pan por él logrado."

Luego de otros conceptos, el orador prosiguió su discurso en los siguientes términos:

"Finalizados sus estudios, ingresa al Hospital Durand, donde actuaba como médico de sala, y más tarde jefe de Servicio, y director el profesor Nicolás Romano a la sazón ya médico de su familia."

Refiriéndose a esta etapa de la vida del doctor Astarloa, el Dr. Bonnet dijo:

"El Hospital Durand fue a partir de ese momento la segunda casa de Astarloa, y Nicolás Romano su segundo padre, su mentor por siempre.

"Eduardo Astarloa trabajó desde entonces más duramente que antes, y así siguió mientras tuvo vida. Más su trabajo y su quehacer no tuvo una única faceta, no fue trabajo introyectado hacia exclusivos afanes, sino que fue también «proyectado», dirigido hacia su prójimo, haciendo de este modo verdad —como buen cristiano y buen católico— la frase bíblica.

"Aquí encontramos su segundo campo heráldico: la bondad. Astarloa fue siempre bueno, diríamos más aún: generosamente bueno, porque no sólo lo fue, y grandemente con sus amigos, sino también con los que no sólo no lo eran sino que se consideraban —ellos, no Eduardo— sus enemigos.

"Siempre perdonó; siempre disculpó; siempre quiso comprender.

"Su bondad no era simple bondad, era bondad, era bondad judicada, producto de la experiencia y del sereno juicio, era la bondad de que nos habla John Dewey: «Ser bueno no significa únicamente ser obediente e inofensivo; la bondad sin talento es imperfecta». La bondad de Astarloa era perfecta, porque estaba impregnada de las positivas facetas intelectivas que acabamos de reconocerle.

"Su vida —agregó luego el doctor Bonnet— estuvo siempre nimbada por un elevado sentido de responsabilidad. Responsabilidad familiar respecto de sus mayores, de su digna y amada esposa; de sus hijas, perfumes de su existencia; responsabilidad laboral y profesional; responsabilidad en todo su quehacer; en una palabra «vital», responsabilidad. Muchas veces lo hemos visto al lado de un paciente obscuro o frente a una pericia compleja, reflexionar, meditar, judicar, deliberar consigo mismo antes de emitir opinión. No eran tampoco para él estas palabras que Marañón escribiera alguna vez: «El médico que sólo ve en el enfermo los síntomas, como el confesor que sólo se entera de los pecados de su penitente, está muy amenazado de no saber casi nada de cómo es, en verdad, el que sufre del cuerpo y del alma».

"Tenaz en el trabajo, bondadoso en el trato, responsable en sus menesteres, el último, pero no el menor de sus hitos vitales, fue la lealtad."

"Eduardo Astarloa fue un hombre leal y fue un hombre «derecho» —afirmó a continuación el orador—, en la auténtica acepción argentinística del término.

"Fue leal a sus mayores; fue leal a su familia; fue leal a sus maestros; fue leal a sus pares; fue leal al prójimo que se le acercaba; pero por encima de todo y como no había de serlo, fue leal a sí mismo.

"Renunció cuando consideró que debía hacerlo, por lealtad y por convicción; aceptó, asimismo, cuando fueron a buscarlo, para ocupar rangos, pesados de responsabilidad e ingrávidos de retribución en cualquier tipo de especies, incluido el agradecimiento.

"Señoras, señores;

"Es así como los cuatro hitos de la personalidad del doctor Eduardo Astarloa hicieron que éste haya transitado por el mundo que vivió, corporalizado en acero y roble.

"Por eso, su muerte no significó para quienes lo conocieron y fueron sus amigos, sus camaradas, sus colegas, sus pacientes, el comienzo de la nada, el inicio del olvido rápido —casi apresurado— y definitivamente definitivo".

El doctor Bonnet dio término a su discurso expresando:

"Al contrario, cuantas veces estando solos, en esa soledad que al decir de Rilke «nos acerca a las estrellas y al infinito», hemos «sentido» —dicho esto con comillas para enfatizarlo— a Eduardo Astarloa próximo a nosotros, envolviéndonos con la estrecha fuerza de su esencia y haciendo verdad la frase de Lorca: «Viene para decirnos en las noches oscuras, la palabra infinita, sin aliento y sin labios.»

"Para responder a esa palabra infinita, cincelada con el buril de todas las facetas positivas de la personalidad de Eduardo Astarloa, estamos aquí reunidos, y seguiremos reuniéndonos cuantas veces sea necesario y hasta que el último de nosotros vaya a reunirse con él, en el gran mundo del silencio y de la nada.

"Nada más."

EQUIPOS NUEVOS PARA LA ESTACION COMODORO RIVADAVIA

Han sido enviadas recientemente a la estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Comodoro Rivadavia, provincia de Chubut, los equipos nuevos que muestra la fotografía. Se trata de unidades 0 km, totalmente equipadas, que atenderán la prestación del servicio de auxilio mecánico en dicha zona.



SUBSIDIOS POR FALLECIMIENTOS EN ACCIDENTES AUTOMOVILISTICOS

LA Tesorería del Automóvil Club Argentino, de acuerdo con lo establecido por las reglamentaciones internas, abonó durante los dos primeros meses del año diecinueve subsidios, correspondientes a fallecimientos de socios registrados en accidentes automovilísticos. Asimismo, fueron rechazados otros cuatro, por disposiciones de las mismas reglamentaciones.

El detalle es el que consignamos a continuación:

MES DE ENERO

Subsidios abonados: **Señores Raúl Enrique Ardiles, Juan Bardin, Francisco Alzugaray, Jorge A. Di Carlo, Raúl T. Miretti, Héctor Peralta Herrera, Eric John de Ryhr.**

Subsidios rechazados: **Por denuncia fuera de término, señor Germán Thiesing, y por atraso en el pago de cuotas sociales, señor Fortunato F. Capobianco.**

MES DE FEBRERO

Subsidios abonados: **Señores Héctor Arenas Noceti, Ricardo Di Martino, Severo González Fagalde, Mario Juliano, Walter Luis Koller, Pablo Marlaire, José Maccarone, Benjamín Ceriani, Juan Carlos Mazzini, Carlos Argentino Rocchi, Eduardo C. Rojas Molina y Alfredo Eusebio Perrota.**

Subsidios rechazados: **Por denuncia fuera de término, señores Andrés Aguera y Marcos Anselmo Palma.**

NUEVAS TARIFAS

SE lleva a conocimiento de los asociados que por resolución de Comisión Directiva, se han incrementado las tarifas por kilometraje recorrido en servicios de auxilio mecánico, las que rigen actualmente conforme con el siguiente detalle:

Para coches inscriptos: **Por caminos pavimentados: $ 0,35; por caminos de tierra: $ 0,40.**

Para coches no inscriptos: **Tarifa única: $ 0,60.**

En cuanto a la tarifa para coches no inscriptos, recordámosle el punto

AUXILIO MECANICO

La estadística del servicio de auxilio mecánico del Automóvil Club Argentino, en la Capital Federal y Gran Buenos Aires, arrojó los siguientes guarismos para el mes de enero y febrero:

ENERO

Con demora de:

15 m.	34.926
30 m.	6.354
45 m.	3.454
1 hora	2.306
1 h. 15 m.	893
1 h. 30 m.	530
1 h. 45 m.	376
2 horas	233
2 h. 15 m.	86
2 h. 30 m.	45
2 h. 45 m.	19
3 horas	11
Más de 3 horas	7

RESUMEN

En concepto de:

Mecánica	27.368
Remolques	18.504
Gomas	3.368
Total de auxilios	49.240

FEBRERO

Con demora de:

15 m.	32.158
30 m.	6.130
45 m.	3.295
1 hora	2.114
1 h. 15 m.	593
1 h. 30 m.	357
1 h. 45 m.	219
2 horas	157
2 h. 15 m.	53
2 h. 30 m.	41
2 h. 45 m.	18
3 horas	3
Más de 3 horas	4

RESUMEN

En concepto de:

Mecánica	26.089
Remolques	16.517
Gomas	2.536
Total de auxilios	45.142

DE AUXILIO MECANICO

Nº 3 de las normas para registro de automotores, del Reglamento para la prestación del Servicio de Auxilio Mecánico, que dice:
"Cuando un socio haya solicitado un servicio de mecánica de emergencia o de auxilio sin haber registrado ningún vehículo, el requirente será atendido, procediéndose en el acto a registrar y marcar el automóvil, a cuyo objeto se le proporcionará el formulario de práctica para que lo llene y suscriba en el momento."

LOS "JUEVES TURISTICOS ACA 1971"

LA Comisión Asesora Permanente de Turismo, que preside el doctor Luis Petraglia, iniciará el mes próximo la serie de reuniones denominadas "Jueves Turísticos A.C.A.".

Estos actos se realizan todos los años con el propósito de fomentar el turismo, y han contado siempre con la asistencia de un público numeroso y calificado.

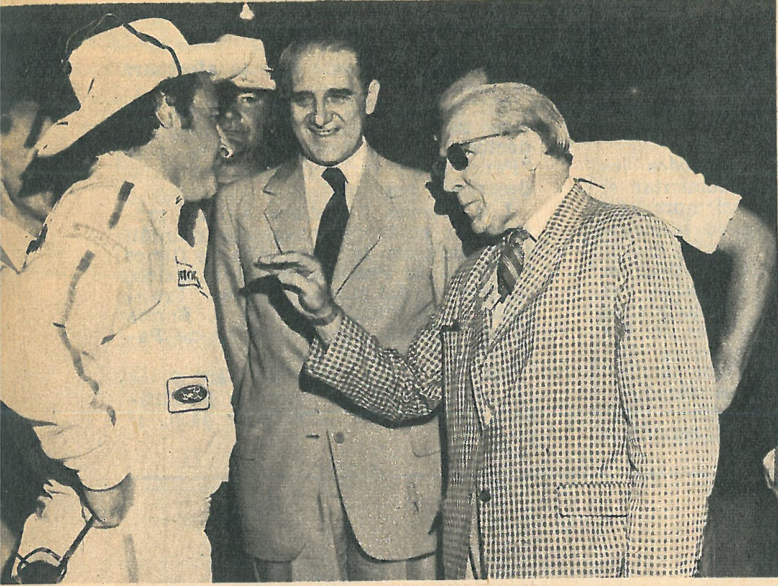
En ellos, personas representativas de diversos planos de la actividad del país se refieren a las posibilidades turísticas de distintas regiones del territorio nacional, y se proyectan filmes turísticos facilitados por las representaciones diplomáticas acreditadas ante el gobierno argentino.

La reunión inicial de la serie correspondiente a este año se efectuará el jueves 6 de mayo.

En esa ocasión se proyectarán filmes turísticos de Italia, y luego el doctor Mariano Castex disertará sobre "Función del turismo educativo en el desarrollo nacional".

Los "Jueves Turísticos A.C.A." proseguirán el 20 de mayo, esa reunión se iniciará con la proyección de filmes turísticos de Francia. A continuación, la directora del Museo Histórico "Francisco de Viedma", señorita J. Emma Nozzi, hablará sobre "Carmen de Patagones, la ciudad Maragata".

Las reuniones se efectuarán a las 18, en el salón de actos de la Entidad, avenida del Libertador 1850, 1º piso.



LA ENTIDAD EN RAFAELA

Autoridades y funcionarios de la Institución siguieron todas las alternativas de las 300 Millas, que se corrieron en aquella localidad, con puntaje para el Campeonato Nacional de Pilotos de los Estados Unidos. Un nuevo capítulo en la historia del Automovilismo Argentino.

(Reseña de la competición en páginas 82/85.)

Arriba: El titular de la Institución conversa animadamente con Carlos Pairetti, que tuvo destacada actuación en las 300 Millas de Rafaela-Indy. Con ellos, el coronel (RE) Reimundes. Centro: Aspecto del almuerzo en el Club Atlético Rafaela.



El comodoro Ernesto E. Baca; el administrador general de Y.P.F., coronel Manuel Reimundes y el Sr. Milton Barall, Ministro Consejero de la Embajada de los Estados Unidos.



DISTINCION PARA EL A. C. A.

EN ocasión de uno de los agasajos realizados en honor de las delegaciones del U.S.A.C. y el A.C.A., el presidente del Club Atlético de Rafaela, ingeniero Eduardo Ricotti, destacó especialmente la colaboración de nuestra Entidad, como Automóvil Club Nacional afiliado a la Federación Internacional del Automóvil. "Merced a su contribución —dijo— pudieron realizarse las 300 Millas Indy, con la participación de los más destacados volantes de los Estados Unidos en la especialidad Championship."

El ingeniero Ricotti resaltó no sólo la obra del Automóvil Club Argentino, sino también la tesonera acción de sus dirigentes, quienes con su esfuerzo merecieron la confianza de más de sesenta y cinco mil automovilistas que hicieron llegar su adhesión a la Entidad en la última conscripción de socios del mes de enero.

Como reconocimiento de esa brillante trayectoria hizo entrega al doctor César C. Carman de una medalla, sintetizando en ella la admiración que el Club Atlético de Rafaela y sus dirigentes tienen hacia el Automóvil Club Argentino, que ha concretado la cantidad de 524.000 afiliados, constituyéndose en una de las entidades similares de mayor prestigio en el mundo.

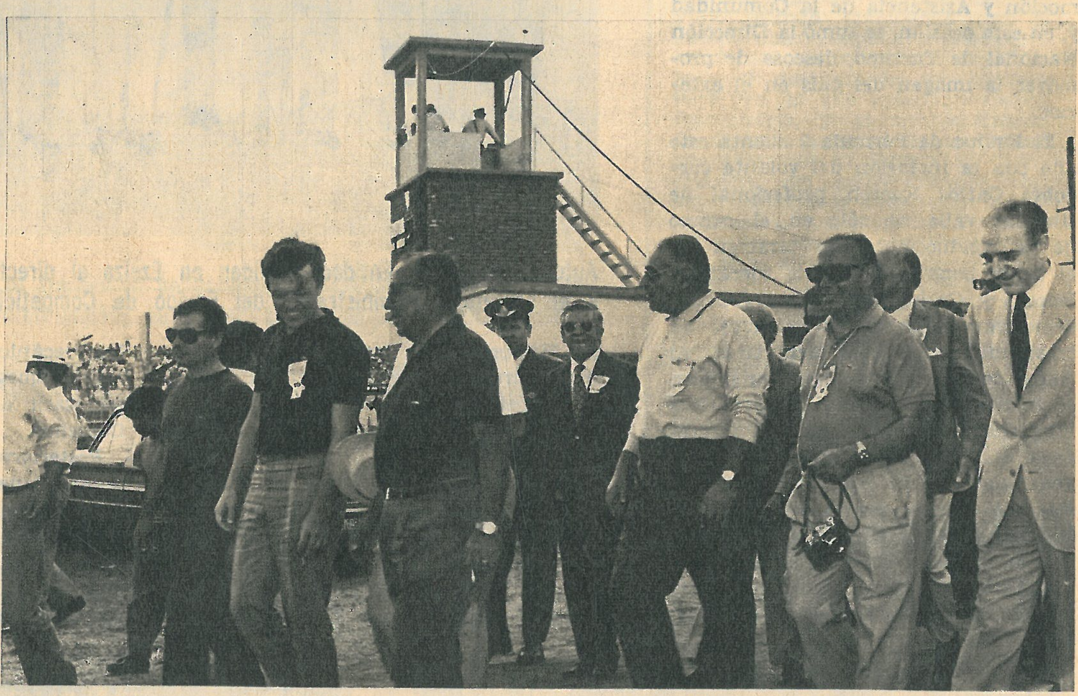
AGASAJO A LAS

EL presidente del Automóvil Club Argentino agasajó a los delegados del Automóvil Club de Estados Unidos (U.S.A.C.) que estuvieron en el país con motivo de las 300 Millas Indy que se disputaron en la ciudad de Rafaela. Los señores Tony Hulman, Bill Smyth, Henry Banks y Clarence Cagle (de U.S.A.C.), el señor Milton Barall (Ministro Consejero de la Embajada de EE.UU.), el ingeniero Eduardo C. Ricotti (presidente del Atlético Rafaela) y autoridades del A.C.A. conversaron sobre aspectos organizativos de la competencia y su trascendencia deportiva, así como de diversos temas vinculados con las actividades de los Automóvil Clubes de Estados Unidos y Argentina.



Una nutrida y calificada delegación de la Entidad, junto con autoridades de U.S.A.C., se hizo presente en Rafaela (Pcia. de Santa Fe).



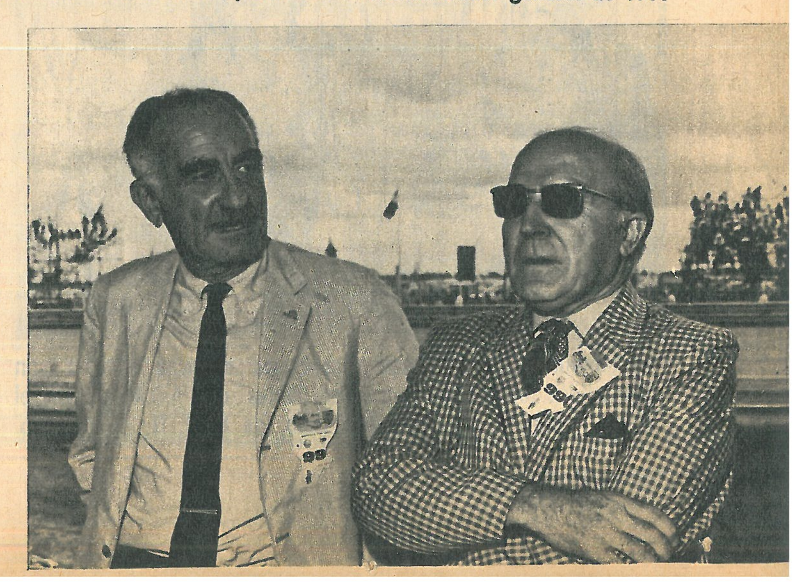


Llegan al circuito las autoridades de la Institución, junto con el administrador general de YPF.

AUTORIDADES DE U.S.A.C.



El Sr. Milton Barall y el Dr. César C. Carman, mientras se ultiman los detalles para comenzar la importante prueba.



EQUIPO DE COMPETICION YPF ARGENTINO: YA INICIO SU TEMPORADA EUROPEA 1971

CON la experiencia adquirida el año anterior, el Automóvil Club Argentino propuso a las autoridades competentes que el Equipo de Competición regresara este año a las pistas europeas para intensificar sus esfuerzos y concretar la presencia argentina en el escenario del automovilismo deportivo internacional. Una vez más, Yacimientos Petrolíferos Fiscales contribuyó a consolidar y organizar el conjunto. Se obtuvo, asimismo, una vez más, la inestimable ayuda de la Secretaría de Promoción y Asistencia de la Comunidad y, en esta ocasión, se sumó la Dirección Nacional de Turismo, deseosa de promover la imagen del país en el exterior.

El Equipo de Fórmula 2 cuenta este año con la inclusión del volante cordobés Carlos Ruesch, profesional de singular valía no sólo en el campo de la conducción, sino también en el de la construcción y la mecánica. Ruesch y Carlos Reutemann deberán demostrar su pericia y su arrojo en trascendentes pruebas deportivas. Al cierre de esta edición ya Reutemann se había presentado en Mallory Park (Inglaterra), competencia sin puntos para el Campeonato Europeo. Debió abandonar en la primera serie y se clasificó tercero en la segunda (en 30m. 46s. 4/10 las 40 vueltas, mientras que el primero, Henri Pescarolo, cubrió las 40 vueltas con su March 712 en 30m. 25s. 2/10). El director del equipo, Héctor Staffa, decidió que Ruesch no se presentara en esa prueba, con el propósito de que debute en las pistas del Viejo Mundo con tranquilidad y bien asentado.



Autoridades de la Entidad despiden en Ezeiza al director técnico, los mecánicos y el secretario administrativo del Equipo de Competición, que viajaron primero.

LA PARTIDA DEL EQUIPO

El Equipo viajó a Londres en dos grupos. Partieron en primer lugar el director técnico, señor Héctor Staffa; los mecánicos, señores Alberto Piloto, Mario Quaglia y Juan Pateta, y el secretario administrativo, Sr. Eduardo Comellas.

Posteriormente lo hicieron los dos pilotos, quienes viajaron en compañía de sus respectivas esposas e hijos. Autoridades y funcionarios de la Entidad se hicieron presentes en ambas oportunidades en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Estuvieron tam-



Reutemann, Ruesch y sus respectivas esposas e hijos son despedidos en Ezeiza por autoridades del A.C.A. y por el teniente coronel (RE) Hércules Dino, de la D. N. de Turismo.



Rumbo a Londres. Pocos días después, Carlos Reutemann participó en la prueba de Mallory Park. Ruesch, por su parte, se entrena intensamente. Debutará muy en breve.

El esfuerzo conjunto de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, la Secretaría de Promoción y Asistencia de la Comunidad, la Dirección Nacional de Turismo y el Automóvil Club Argentino hicieron posible esta nueva tentativa con Carlos A. Reutemann y Carlos Ruesch.



Conferencia de prensa: en su transcurso se comunicó a los medios escritos, radiales y de televisión la determinación de enviar el equipo al viejo continente.

bién presentes en las despedidas funcionarios de YPF y la Dirección Nacional de Turismo.

EN LONDRES

Una vez llegados a la capital británica los integrantes del primer contingente, se reanudaron los trabajos en los talleres de Charles Lucas, Brabham y Cosworth, y se aseguraron las provisiones de neumáticos, combustibles y lubricantes para todas las competiciones.

El señor Staffa informó que un jefe del taller de Charles Lucas acompañará y asistirá al equipo en cada una de las pruebas en que intervenga. Cosworth entregó dos motores flamantes y los demás fueron reparados de tal forma que pueden considerarse virtualmente como nuevos.

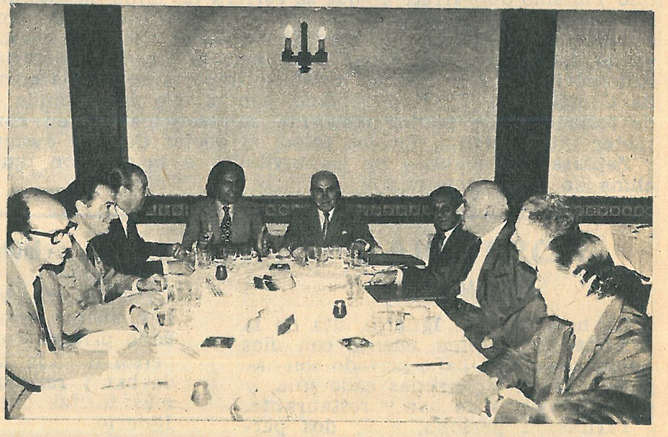


REGRESO DE UNA DELEGACION

Regresaron de Europa el doctor Ricardo E. Aráoz y el comodoro Ernesto E. Baca, vocales titulares de la Comisión Directiva de la Entidad, quienes mantuvieron contactos con importantes instituciones del Viejo Mundo vinculadas con el automovilismo deportivo. Asistieron, asimismo, a la competencia de Fórmula 2 desarrollada en Mallory Park, en la que intervino Carlos Reutemann, y se compenetraron de diversos aspectos de las tareas que desarrolla el Equipo de Competición. En conversaciones con autoridades de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), los delegados tomaron conocimiento de que en el anteproyecto de calendario para 1972 fue incluido nuestro país con dos fechas, ambas con puntos para los campeonatos mundiales de marcas (9 de enero) y de conductores (13 de febrero), respectivamente. El doctor Aráoz y el comodoro Baca entrevistaron en París al titular de la Comisión Deportiva Internacional, príncipe Paul von Maetternich, y al presidente de la Federación Francesa de Automóvil Clubes, Sr. Bernard Costen. En Roma, a su vez, entrevistaron al presidente del Automóvil Club Italiano, Dr. Gustavo Marinucci, y al titular de la Comisión Deportiva Automovilística, ingeniero Rogano.



De izq. a der.: Cap. de Nav. Ing. Gianelli, Dr. Carman, Com. Baca, la Sra. de Comellas, Sr. Comellas, Sr. Armendáriz. Se abre con esta decisión, una nueva etapa para nuestro equipo.



Cena de homenaje a Reutemann por su actuación en la competencia internacional desarrollada en el Autódromo (F1). A los postres se brindó por el éxito en las pistas europeas.

LA ENTIDAD AGASAJO AL PERIODISMO EN EL CENTRO TURISTICO DEL DELTA





LA Entidad agasajó, con motivo de la iniciación del año deportivo, al periodismo especializado en automovilismo. Un almuerzo criollo reunió a autoridades y funcionarios de la Institución con los hombres de prensa, que en muchos casos estaban acompañados por sus familiares. El titular del A.C.A. expresó que se había encomendado al presidente de la Comisión Asesora de Automovilismo Deportivo. escribano Víctor G. Zemborain, los anteproyectos para el Gran Premio Turismo de Carretera (que se correrá en junio de este año) y el Gran Premio Internacional de Turismo 1971 (que se desarrollará en noviembre). Manifestó, asimismo, que esa última competición sería inscripta, como en años anteriores, en el Calendario Deportivo Internacional de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.). Realizó también importantes declaraciones sobre el Equipo de Competición Y.P.F. Argentino, con el que se pretende continuar la política de formación de pilotos mediante su participación en confrontaciones de carácter internacional. En las fotos: el doctor Carman formula sus declaraciones y departe con algunos de los invitados a la reunión, que transcurrió en un clima de gran camaradería.

NOTICIAS DEL PERSONAL

EN el curso de los últimos meses se han registrado numerosas promociones en el personal superior del Automóvil Club Argentino. Los funcionarios designados y sus destinos son los que ofrecemos a continuación para conocimiento de los asociados:

Jefe Regional: Miguel Angel Ruí Díaz.

Jefes de zona: señores Jorge H. Appiolaza, Eugenio Jensen, Santiago J. Palma, Juan C. Silva, Oscar Temporetti, José Vargas y Oscar Zini.

Jefe de la División Dirección de Obras: arquitecto Gregorio L. Yalagozian.

Jefe de la División Mantenimiento: ingeniero Luis Héctor Zérega.

Subjefe de la División Sistemas y Programación (Area Perfoverificación y Computación): señor Marcelino Pérez.

Subjefe de la División Sistemas y Programación (Area Análisis de Sistemas y Programación): señor José L. Gorosito.

Subjefe de la División Compras: señor Andrés Venza.

Subjefe de la División Personal (Area Remunerativa): señor José J. Puertas.

Subjefe de la División Personal (Servicios Funcionales): señor José María Davico.

Subjefe de la División Proyecto de Obras: arquitecto Aldo Mario Liberatori.

Subjefe de la División Dirección de Obras Construcciones: arquitecto Horacio José Perazzo.

Subjefe de la División Dirección de Obras - Coordinación de Instalaciones: señor Francisco Sulla.

VENTA DE CUBIERTAS

SE pone en conocimiento de los socios que se ha iniciado la venta de cubiertas marca "ACA", que la empresa Goodyear S.A. fabrica para la Entidad, de acuerdo con el contrato que se firmara en el mes de diciembre último.

A continuación se mencionan las estaciones que ya iniciaron la venta, así como las medidas de cubiertas de que disponen:

Estaciones: Avellaneda, Barracas, Belgrano, Caballito, Córdoba, Flores, Mar del Plata, Mendoza, Olivos, Once, Palermo, Villa Devoto.

Medidas: 560/13 - 640/13 - 145/13.

En el corriente mes, comenzará la venta en las mencionadas dependencias y en las restantes estaciones de servicio, de las medidas: 520/13 - 510/15 - 165/15 - 695/14 - 145/13.

Se destaca que la extraordinaria demanda registrada en las medidas 560/

HOSTERIAS

EN MISIONES

LA hostería San Ignacio, sita en la localidad homónima, cuenta con diez habitaciones con baño privado con capacidad para 2 personas cada una, y presta servicios de bar y restaurante.

Tarifas: 1 persona, $ 9; dos personas, $ 15. Laudo: 21 %. Descuento a socios del A. C. A.: 20 %. Impuesto al Turismo: 2 %. Descuento a socios sobre tarifas de restaurante: 10 %.

MONTECARLO

La hostería Montecarlo, en Misiones, cuenta con 14 habitaciones con baño privado con capacidad para dos personas cada una, y presta servicios de bar y restaurante. Rigen las mismas tarifas que en la hostería San Ignacio.

SAN JAVIER

Ha quedado habilitada recientemente la hostería San Javier, sita en la localidad homónima de la provincia de Misiones.

Esta dependencia cuenta con catorce habitaciones con baño privado y capacidad para 2 personas cada una, y presta servicios de bar y restaurante.

Tarifas: 1 persona, $ 9; dos personas $ 15. Laudo: 21 %. Descuento a socios del A.C.A.: 20 %. Impuesto al Turismo: 2 %. Descuentos a socios del A.C.A. sobre tarifas de restaurante: 10 por ciento.





SOCIOS HONORARIOS

El embajador de Australia, señor Harold William Bullock (izq.), recibe de manos del presidente del Automóvil Club Argentino, las credenciales de socio honorario de la Entidad. Está presente en el acto el ing. Abel M. Lissarrague. Derecha: En una sencilla ceremonia el presidente de la Entidad acreditó como socio honorario al embajador de Argelia, señor Mohamed Mesaoud Kellou.

ESTACIONES ADHERIDAS CUYO CONTRATO HA SIDO RESCINDIDO

LA Comisión Directiva de la Entidad acordó rescindir los contratos suscriptos con las siguientes estaciones adheridas:

Provincia de Buenos Aires: Tres Arroyos, Coronel Suárez, Navarro, Tres Lomas y El Palomar.

Córdoba: Villa Carlos Paz, de la firma De-Ve-Za S.R.L.

Santa Fe: Venado Tuerto y Chañar Ladeado.

Santa Cruz: Comandante Luis Piedrabuena, Colonia Las Heras y Pico Truncado.

"ACA"

13 y 640/13 en las Estaciones de Capital Federal y Gran Buenos Aires, que absorbió totalmente la producción, no había permitido proveer dichas medidas a las dependencias del interior.

Para fines de marzo, en momentos de cerrar la presente edición de AUTOCLUB, se estimaba que se completará el total de medidas previstas en la fabricación, con la incorporación de las siguientes: 735/14 - 775/15 - 600/16 - 670/16 - 650/16.

La venta de cubiertas "ACA" está limitada a cuatro unidades por asociado, y los precios fijados como fomento al turismo regían hasta el 31 de marzo.

Con la concreción de esta iniciativa, el Club agrega un positivo beneficio para sus socios, ofreciendo cubiertas de alta calidad a precios reducidos.

APOSTOLES

La hostería Apóstoles, en Misiones, dispone de 14 habitaciones con capacidad para 2 personas cada una. Las mismas cuentan con baño privado.

Tarifas de alojamiento: una persona, $ 9; dos personas, $ 15. Descuento a socios del A.C.A.: 20 %. Descuento a socios sobre las tarifas de restaurante: 10 %. Laudo: 20 %. Impuesto al Turismo: 2 %.



DOUGLAS B. KITTERMAN:

Socio honorario de la entidad

EN un acto realizado en la sala de sesiones de la Comisión Directiva de la Institución, el titular de la misma y sus demás integrantes recibieron en sesión especial al señor Douglas B. Kitterman, quien abandona sus tareas de presidente y director gerente de Ford Motor Argentina para proseguir sus actividades en un alto cargo de Ford Motor Company de los Estados Unidos. Estuvo presente en la ceremonia el sucesor del señor Kitterman, señor Frank A. Erdman.

"El Automóvil Club Argentino tiene motivos para recordar con simpatía la actuación del Sr. Kitterman en nuestro país —expresó en esa oportunidad el titular de la Entidad, quien oportunamente había propuesto a la Comisión Directiva la distinción que motivó el acto—. *Aparte de las cordiales relaciones que invariablemente ha mantenido nuestra Entidad con la gran empresa automotriz que él presidía, es importante destacar que el ex presidente de Ford Motor Argentina S. A. ha dedicado un esfuerzo constante para apoyar las manifestaciones automovilísticas deportivas en la República, cuyo éxito constituye uno de los objetivos de nuestra Institución, y mantuvo su espíritu abierto a todas las iniciativas que tendiesen a facilitar el desarrollo del deporte automotor.*

"Por otra parte —agregó más adelante el Dr. Carman— *no puede pasarse por alto el hecho de que Ford Motor fuera una de las primeras empresas mundiales productores de automóviles que pusieron su atención y se hicieron presentes en el mercado argentino, creando poco a poco la posibilidad y las condiciones indispensables para la formación paulatina de una gran industria automotriz nacional. Es casi innecesario destacar que la industria Ford, directamente y mediante sus muchas empresas subsidiarias o complementarias, totalmente argentinas, ha contribuido a una poderosa movilización de nuestras fuerzas económicas productivas, resultado en el cual ha cabido un destacado papel al Sr. Douglas B. Kitterman, hecho que es necesario recordar."*

A continuación, el titular de la Institución entregó el carnet y diploma que lo acreditan como socio honorario al agasajado, quien agradeció la distinción y tuvo palabras encomiásticas para la Entidad y las funciones que cumple en el acontecer argentino.

PARTICIPA LA ENTIDAD EN UNA REUNION INTERAMERICANA

AL cierre de esta edición comenzaba en el salón de conferencias del Teatro General San Martín de Buenos Aires la reunión Regional Interamericana de la International Road Federation. El secretario de Estado de Obras Públicas y Transporte, ingeniero Evar A. Pérez Leirós, dejó inaugurada la importante asamblea en representación del gobierno nacional. El administrador general de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero Roberto M. Agüero, tuvo a su cargo la bienvenida a los asistentes y destacó los principales objetivos de la reunión, que fue copatrocinada por la Dirección Nacional de Vialidad, la Asociación Argentina de Carreteras y la International Road Federation (Federación Internacional de Carreteras). Hablaron, asimismo, en la sesión inaugural, el presidente del directorio de la IRF, señor Clare Miller; el miembro del consejo directivo de la misma institución, señor Gerald McCarthy, y el presidente del comité ejecutivo de la Pan American Highway Congress, señor Eduardo Dibos.

El Automóvil Club Argentino —cuyo titular fue designado miembro del consejo consultivo de la importante reunión— participa activamente en las deliberaciones, que se refieren preferentemente a dos temas de indudable trascendencia: las autopistas de peaje y los caminos de fomento rural.

NUEVOS AUXILIOS MECANICOS

CAÑUELAS (Buenos Aires), Del Carmen 929, Tel. 179.
TIGRE (Buenos Aires), José Martí 801, Tel. 749-1835.



En una reunión efectuada en el edificio Cóndor, el presidente de la Entidad entregó al brigadier Jorge S. Fernández los atributos de socio honorario del A.C.A., y el gerente general, señor Domingo M. Armendariz, la insignia de la institución.



Grupo de turistas integrantes de una de las excursiones organizadas por el Automóvil Club Argentino con el lema "Conozca la Argentina" y que tienen como punto de partida la sede central de la Entidad, avenida Libertador 1850.



Se inauguró recientemente la confitería de la Central Palermo del Automóvil Club Argentino. La reunión, que se desarrolló en un clima muy cordial, contó con la presencia del vicepresidente 1º de la Entidad, señor Federico Lajud. También se encuentran en el grabado el Subgerente de Turismo, señor Guillermo Zanotti Santa, el concesionario de la nueva dependencia, señor Antonio Maid y varios invitados.

RENOVACION DEL CUPON DE LA CREDENCIAL FAMILIAR

SE recuerda a los asociados que el valor de renovación del cupón de la credencial familiar es de $ 3 y vence indefectiblemente los 30 de junio de cada año.

Asimismo, se comunica que dicha gestión podrán realizarla los señores asociados en la Oficina de Recreos y Campamentos o bien en ocasión de su concurrencia a los recreos y campamentos de la Entidad.

PERJUICIOS EN EL BALNEARIO ALFAR

Sólo dejó de funcionar el restaurante

EL día 9 de febrero ppdo., una tempestad poco usual, seguida por una marea muy elevada, azotó las playas e instalaciones que la Entidad explota en el Balneario Alfar, sito en las proximidades de la ciudad de Mar del Plata.

La rápida intervención del personal responsable de esas instalaciones contribuyó en parte a evitar daños que se producían por esa contingencia y que de igual forma fueron de gran consideración.

No obstante ello, a partir del tercer día de ocurrido el siniestro se procedió nuevamente a brindar los servicios en forma casi normal con excepción de los del restaurante, por cuanto las instalaciones del mismo fueron destruidas totalmente.

Fue Habilitada la Oficina de Seguros en la Gran Central Palermo

Para la mejor atención de los asociados de la Entidad, ha sido habilitada en la Gran Central Palermo (calle Godoy Cruz entre Seguí y Demaría) una oficina de Seguros que atenderá los días lunes a viernes, de 8 a 18 horas. Cubrirá todo lo relativo a Aseguramientos y Siniestros.

Señor asociado

Recordamos a Usted que los pedidos de AUXILIO MECANICO están centralizados en el siguiente número telefónico: 82-6081.

NUEVAS PUBLICACIONES EN LA BIBLIOTECA DE LA ENTIDAD

PARA conocimiento de los señores asociados y del público en general, se detallan los libros que recientemente han sido incorporados a la Biblioteca de la Entidad:

American Medical Association. **Manual on alcoholism. 1968.**
Asociación Argentina Contra la Contaminación del Aire. **2ª Conferencia Latinoamericana. 1968.**
Automobile Club d'Italia. **Capacita delle strade. 1968.**
Automobile Manufacturers Association. **Automobile Facts and Figures. 1970.**
Automobile Manufacturers Association. **Motor Truck Facts. 1970.**
Borges, Jorge Luis. **Historia universal de la infamia. 1970.**
Bureau of Naval Personnel. **Curso Completo de Electrónica. 1970.**
Cardón, Rubén C. **El control de los gastos públicos en Gran Bretaña. 1969.**
Castro Vicente, Miguel de. **Historia del automóvil. 1967.**
C.E.A.C. **Diccionario del automóvil. 1969.**
Coffey, Cecil. **Camper's Digest. 1970.**
Congresos Argentinos de Vialidad y Tránsito. **6º Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito.** Mar del Plata, 1968. Memoria T. I-IV.
Coonen, L. P. **La génesis de la biología. 1970.**
D'Arseé, Duilio. **Los plásticos reforzados con fibras de vidrio. 1970.**
Dechamps, Víctor. **La pesca y sus secretos. 1961.**
Dirección Nacional de Vialidad. **Día del Camino.**
Dirección de Vialidad - Provincia de Buenos Aires. **Tablas de funciones hiperbólicas. 1969.**
Ecole de Tourisme de Nice. **Lexique Technologique du Tourisme en cinq langues. 1970.**
Evanoff, Vlad. **El arte de pescar con éxito. 1965.**
Ferro, Emilio E. J. **Antecedente de la evolución en la producción de lana. 1970.**
Fonds d'Etudes et de Recherches. **Conference sur la Securité Routiére. T.V. 1968.**
Guba, Eddie y Nye, D. **Racing Cars. 1969.**
Houshy, Trevor. **Técnicas de pesca. 1968.**
Instituto Nacional de Estadística y Censos. **Hechos demográficos 1961-66. 1970.**
Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. **Transporte Automotor de Pasajeros.**
Ivanovic, Vane. **Los secretos de la pesca submarina. 1966.**
Knauth, Josefina V. de. **Nacionalismo y educación en México. 1970.**
Laferrère Gregorio H. de. **Cuentos de vida y muerte. 1970.**
Lalande, J. de. **Tablas de logaritmos. 1969.**
Losada, Alejandro. **Andá a cantarle a Gardel. 1970.**
Mouloud, Noel. **Psicología y estructuras. 1970.**
O.E.A. **The Pan American highway system. 1970.**
O.E.A. **Documentos. X Congreso Interamericano de Turismo. 1969.**
O.E.C.E.I. Venezuela: **Síntesis económica y financiera, Nº 2.**
Pucciarelli, Elsa F. de. **Qué es la traducción. 1970.**
Riu, Agustín. **Alternadores y reguladores. 1970.**

ENTRO EN SERVICIO UN CONSULTORIO MEDICO RODANTE EN LAGO ARGENTINO

EN una breve y sencilla ceremonia realizada frente a la sede central del Automóvil Club, las autoridades de la Entidad hicieron entrega de un trailer de turismo convertido en consultorio rodante, al doctor Enrique Alex Balarino, médico radicado en la zona de Lago Argentino, donde ejerce la jefatura del hospital de la localidad de Calafate, provincia de Santa Cruz.

El gerente de Promoción y Previsión del Automóvil Club Argentino, señor Alberto Zanotti, al poner en manos del doctor Balarino las llaves de la unidad, expresó la importancia de este nuevo servicio que se prestaba a los asociados de la Entidad. En lo sucesivo podrán recurrir, así como los turistas en tránsito, a ese consultorio médico, atendido por personal especializado, en forma gratuita, en una región del país desguarnecida, por su extensión, de servicios de esta naturaleza. Dijo finalmente el señor Zanotti que la nueva unidad tendrá su base de operaciones en la localidad de Calafate.

El doctor Balarino, a continuación, expresó entre otros conceptos los siguientes:

"Agradezco al presidente del Automóvil Club Argentino la importante donación que ha realizado y que permite concretar mi aspiración de poseer un consultorio móvil, totalmente equipado, para solucionar las emergencias sanitarias que se presentan en la vasta zona rural del departamento de Lago Argentino.

"Es mi deseo ofrecer, en testimonio de agradecimiento al A. C. A. una prestación médica preferencial y gratuita, a los socios de esta Entidad, que estén de paso como turistas, en Lago Argentino.

"Mi idea era la de tener un consultorio rodante equipado con elementos indispensables de cirugía, laboratorio, antibióticos y vacunas conservadas adecuadamente; fuente de calor para solucionar los problemas de congelamiento, durante los interminables viajes que realizaba, para atender pedidos de auxilio, siempre con la incertidumbre de si realmente los elementos que llevaba en mi maletín de médico rural serían adecuados y suficientes para el caso.

"El equipamiento, que el A.C.A. con su donación ha dado a este trailer, me permite afrontar la solución de una enorme variedad de problemas médicos, y lo más importante, en el mismo lugar donde está el enfermo, evitándole largos y penosos viajes hasta el centro urbanizado, que muchas veces han agravado aún más su dolencia."

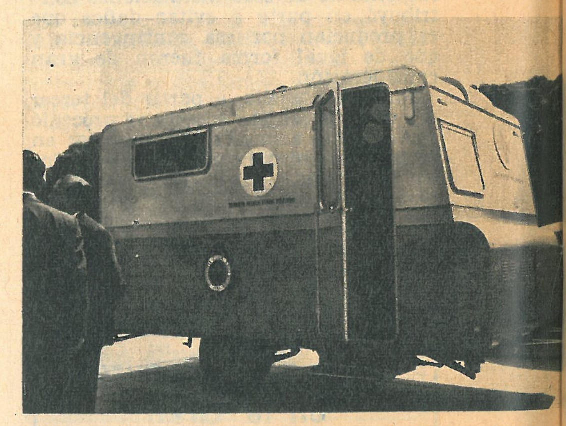
ACTUACION DEL DOCTOR BALARINO

El doctor Balarino es un profesional de conocida actuación en la Capital Federal. Se desempeñó en el hospital Alvarez y perfeccionó sus conocimientos de traumatología en importantes centros de la especialidad. Colabora en su labor su esposa, Evelia Ortega, quien además de oficiar como enfermera es asistente social y actúa como maestra normal en Calafate.

El proyecto del doctor Balarino pudo concretarse merced a la cooperación solicitada al Automóvil Club Argentino, del cual es socio. En virtud de los fines altruistas y filantrópicos perseguidos, la Institución contribuyó en gran parte a concretar la idea.



El gerente de Promoción y Previsión, señor Alberto Zanotti hace entrega de las llaves del consultorio médico rodante al doctor Enrique Alex Balarino, durante la breve ceremonia realizada frente al edificio central del Automóvil Club Argentino. Aparece también en la fotografía el señor Osvaldo A. Piatti, Subgerente Contable.



Vista del consultorio médico rodante que prestará servicios desde el pueblo de Calafate, departamento de Lago Argentino, provincia de Santa Cruz.

La nueva unidad está equipada para la atención clínica médica en general y traumatología. En caso de emergencia puede transformarse en quirófano para cirugía media y menor. Tiene capacidad suficiente como para atender dos enfermos a la vez y consta de los siguientes elementos: camilla e iluminación adecuada para cirugía; dos cuchetas para pacientes; dos cuchetas para personal médico; baño completo con instalación de agua caliente, calefón a gas, sanitario tipo marino de acero inoxidable; pileta, mesada y gaveta para elementos de laboratorio; heladera para medicamentos y vacunas; gaveta para guardar instrumental y elementos de curación; biblioteca; ropero para elementos personales; dos mecheros de gas; tanque de agua potable; espacio para garrafa de gas. La aislación de la casa rodante es térmica. ♠



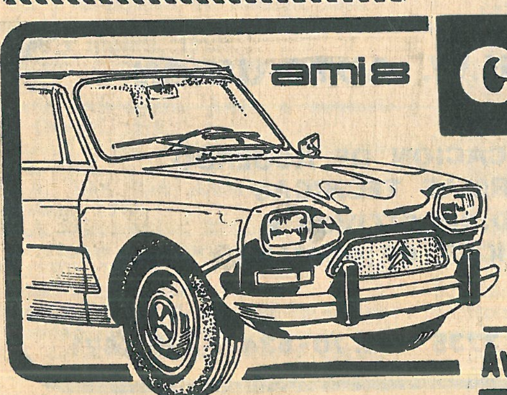
CITROËN
TALLER ESPECIALIZADO EN:
MECANICA INTEGRAL
CHAPA Y PINTURA
AV. JUAN B. JUSTO 4640/42
T.E. 59-7853
ENRIQUE
STRAMSCHAK y CIA



CITROEN 2-CV
CITROEN 3-CV
ami 8
MECANICA-INTEGRAL ESPECIALIZADA
AUTO FRAN
NEUQUEN 1020/24
T.E. 90-2548 Bs. As.



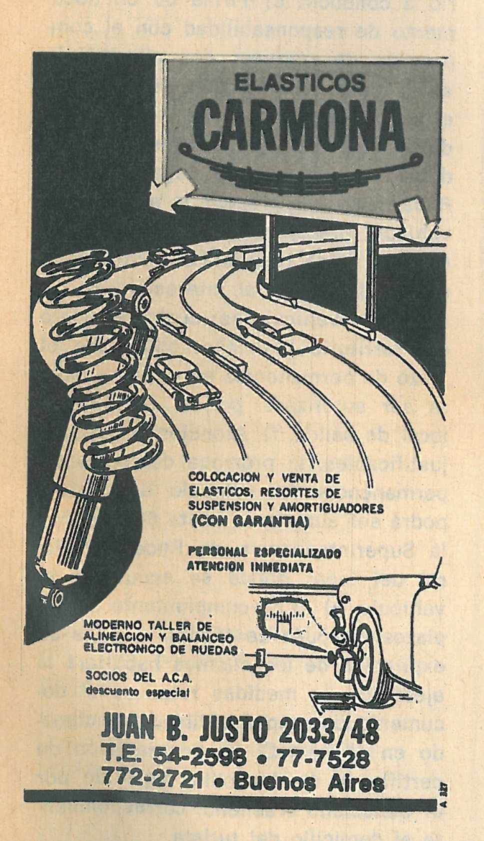
FIAT
REPUESTOS
LINEA
COMPLETA



ami 8

ELASTICOS





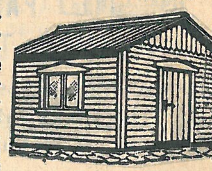


LIMPIAPARABRISAS

TROFEOS Y MEDALLAS



VARIOS



ESTACION Y MOTEL COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA

Han sido habilitados los servicios de la Estación y Motel Comandante Luis Piedrabuena, provincia de Santa Cruz. Esta última dependencia dispone de seis habitaciones con baño privado con capacidad para 2 y 3 personas cada una:

Tarifas de alojamiento: 1 persona: $ 12; 2 personas: $ 16; 3 personas: $ 20. Descuento a socios del A.C.A. y sus acompañantes 30 %. Laudo: 20 %; Impuesto al Turismo: 2 %. Descuento tarifas de restaurante a socios de la Entidad y sus acompañantes: 10 %.

ESTACION CAMINERA DE TINOGASTA (CATAMARCA)

Se habilitó recientemente el expendio de combustibles, y también los servicios de gomería, en la Estación Caminera del A.C.A. en Tinogasta (Catamarca), cuya dirección es Moreno y Rivadavia.

FACILIDADES TURISTICAS EN BRASIL

El Consulado General de Brasil, ha informado que la Secretaria da Receita Federal, ha extendido a los turistas que ingresen al Brasil con su automóvil por vía marítima, procedentes de los puertos del Plata, los beneficios anteriormente concedido a aquellos que hacen el viaje por carretera, o sea permanencia del vehículo automotor en el país por 60 días, exento del pago de aranceles y garantías, mediante los siguientes requisitos: a) Comprobación de la propiedad del vehículo y de que el mismo ha salido regularmente del país de origen. b) Presentación del documento que habilite a su propietario a conducir. c) Firma de un documento de responsabilidad con el compromiso de regresar con el vehículo en el plazo de concesión, sujetándose, expirado el plazo, a la aprehensión del vehículo para garantir los aranceles debidos y otros gastos legales. d) La Repartición que procese la entrada del vehículo preparará tarjeta en 4 guías con los datos respectivos, entregando una de las guías al interesado. e) La salida del vehículo por cualquier punto del territorio brasileño, observado el plazo de permanencia en el país, deberá ser autorizada por la Repartición local de salida. f) Atendiendo motivos justificables, la prórroga del plazo de permanencia del vehículo del turista podrá ser autorizada hasta 60 días por la Superintendencia da Receita Federal del lugar donde se encuentre el vehículo. g) El no cumplimiento de los plazos, después de 10 días hábiles de expiración de los mismos habilitará la ejecución de medidas relativas al documento de responsabilidad mencionado en el ítem C. h) Presentación de certificado de domicilio, expedido por el Consulado brasileño, correspondiente al domicilio del turista.



(Continuación)

ARTICULOS PARA BEBES, JOVENES Y NIÑOS

CORRIENTES CIUDAD

Casa Ruberto. Junín 1367/73. Artículos para bebés, niños y jovencitos .... 5 %

ENTRE RIOS CONCORDIA

El Mago. Pellegrini 555. Ropas para bebés .... 10 %
Ropas para niños de 2 a 14 años 15 %

MENDOZA CIUDAD

Romoli S.A. San Martín 1599. Artículos para bebés (excepto ofertas) .... 10 %

MISIONES POSADAS

El Mago S. R. L. F. de Azara y Sarmiento. Artículos para niños 10 %

SALTA

Casa King's. Florida 163. Artículos para vestir, jovencitos y niños:
Contado .... 20 %
Créditos a 5 meses .... 10 %
Créditos a 10 meses .... 5 %
Casa Lemar S. R. L. Florida 139. Artículos para bebés y niños .. 10 %

SANTIAGO DEL ESTERO CIUDAD

Ferullo y Cía. 24 de Setiembre y Avellaneda. Artículos p/niños 10 %
Tienda Las Labores. Avellaneda 267. Artículos para bebés .... 20 %

FRIAS

Tienda Las Labores. San Martín esq. Belgrano. Artículos para bebés .... 20 %

TUCUMAN CIUDAD

Ferullo y Cía. Artículos para bebés y juguetería .... 10 %

ARTICULOS PARA EL HOGAR

CAPITAL FEDERAL AGRONOMIA

Casa Garlisi S. A. C. I. y F. Nogoya 3132. Heladeras, televisores, lavarropas, cocinas, lustradoras, amoblamientos de cocinas, juegos de livings, aspiradoras, etc. 25 %

ALMAGRO

Bazar Dos Mundos. Corrientes 3126. Artículos para el hogar (excepto ofertas y/o liquidaciones .... 10 %
Casa Dixielandia. Av. Córdoba 2629 y 2641. Artículos para el hogar, amoblamiento de cocina, service T.V., tocadiscos (Contado) .... 10 al 25 %
Casa Frezza. Rivadavia 3691. Artículos para el hogar .... 25 %
Casa Villaverde. Av. La Plata 19/25. Av. Rivadavia 4467. Amoblamiento de cocinas ...... 15 al 25 %
Artículos para el hogar .. 10 al 20 %
Chanel Master. Gascón 691. Artículos para el hogar, televisores, combinados, heladeras, service T.V. .... 15 al 35 %
Garibotti y Cía. S. A. Rivadavia 4599. Artículos del hogar (sobre precio de lista). Contado .. 25 %
Juan C. Mandirola. Corrientes 4361. Artículos para el hogar, amoblamiento de cocinas, cocinas y calefones ...... 10 al 20 %
Oganda I. C. y F. Córdoba 4134. Artículos para el hogar .. 15 al 30 %

BARRACAS

Baltaian Hnos. Iriarte 2264. Artículos para el confort del hogar .... 20 al 40 %

BARRIO NORTE

Batitu S. A. C. I. Callao 1077 Artículos para el hogar (en general) .... 10 al 20 %
Casa Batkis S. A. Pueyrredón 1114. Artículos para el hogar. Hasta .... 30 %
Casa Civitale. Santa Fe 3252. Heladeras, lavarropas, aire acondicionado, radio, televisión, stereofonía, grabadores, etc. .... 25 %
Romero y Fernández. Uruguay 1024. Artículos para el hogar .. 10 %
Telewell S. R. L. Av. Pueyrredón 1230. Artículos para el hogar, amoblamientos, etc. .... 20 al 35 %
Testal S. A. Santa Fe y Larrea. Artículos eléctricos para el hogar (sobre precio de lista de fábrica - excepto ofertas y/o liquidaciones - contado) .... 20 %

BARRIO VARELA

Cuareta S. A. Volcán I. C. y F. Av. Cobo 1659.
Accesorios de cocinas, calefactores a gas, calefones, cocinas y faroles a gas, micrococinas, planchas a gas marca Volcán, faroles a gas marca Radiosol y respuestos para todos los artefactos en general .... 20 %
Secarropas .... 15 %

BELGRANO

Dorak S. A. Cabildo 2231. Cocinas, estufas, calefones (sobre precios de lista) .... 20 al 25 %
Televisores (sobre precios de lista) .... 25 al 42 %
Estereofonía y grabadores (sobre precios de lista ..... 25 al 30 %
Heladeras y lavarropas (sobre precios de lista) .... 22 al 35 %
Los Gobelinos S. A. C. I. y A. Cabildo 1652. Sección Electro Hogar (excepto liquidación y mercaderías que ya llevan descuento) en las ventas con planes especiales .... 5 %
Contado .... Bonificación a convenir
Sergio J. Rosin S. A. Av. Cabildo 1546. Heladeras y televisores 25 %
Mesas y sillas .... 20 %
Amoblamientos de cocina ..... 15 %
Testal S. A. Cabildo 2172. Artículos eléctricos para el hogar (sobre precio de lista de fábrica, excepto ofertas y/o liquidaciones). Contado .... 20 %

BOCA

Bazar Dos Mundos. Alte. Brown 1246. Artículos para el hogar (excepto ofertas y/o liquidación) .... 10 %
Casa Isaac-Mar. Av. Patricios 1472. Artículos para el hogar .. 10 %

BOEDO

Bazar Dos Mundos. Independencia 3604. Artículos del hogar (excepto ofertas y/o liquidación) 10 %
Lucchetta S. A. Boedo 1035. Artículos para el hogar .. hasta el 40 %
Acondicionadores de aire. Hasta el .... 30 %
Amoblamiento de cocinas. Hasta el .... 25 %
Music Hall. Carlos Calvo 3645. Artículos del hogar .... 20 al 35 %
Radio San José. San Juan 3668. Artículos para el hogar ...... 25 %
Acero inoxidable .... 10 %
Vitacolonna. San Juan 3020. Artículos para el hogar .... 15 %

CABALLITO

Bazar Dos Mundos. Rivadavia 5306. Artículos para el hogar (excepto ofertas y/o liquidaciones) .... 10 %
B. Wechler S. A. Centenera 157. Artículos para el hogar, amoblamientos para cocinas .... 10 al 30 %
Gran Confort Hipocampo. Hortiguera 206. Artículos del hogar 10 %
Regalos .... 15 %
Rivas y Cía. S. R. L. Planes 1402. Artículos del hogar, amoblamientos de cocinas .... 30 %
Royal T.V. Gaona 1602. Artículos para el hogar .... 10 al 20 %
Service televisión, instalación de antenas .... 20 %

CENTRO

Alfa Hogar S. A. Sarmiento 1290. Artículos para el hogar, amoblamiento de cocina, heladeras, televisores, etc. .... 20 al 30 %
Bazar Dos Mundos. Florida 101. Artículos del hogar (excepto ofertas y/o liquidaciones) .... 10 %

SOLICITE NOMINA COMPLETA EN CASA CENTRAL, AV. DEL LIBERTADOR 1850 - 5º PISO - OFICINA SERVICIOS ESPECIALES A SOCIOS O EN LAS DEPENDENCIAS DEL A.C.A. EN TODO EL PAIS.

Bossi S. A. Diag. Norte 999. Artículos para el hogar .... 20 %
Casa Celestino Fernández. Bmé. Mitre 975. Artícul. para el hogar 10 %
Casa Lottermoser S. A. C. I. Rivadavia 851. Artefactos para el hogar .... 15 al 30 %
Casa Rossini. Cangallo 1155. Artículos del hogar ....15 al 25 %
Establecimiento Musical Neumann. Sarmiento 753. Artículos del hogar .... 5 al 15 %
Garbarino S. A. I. C. e I. Uruguay 552. Artefactos para el hogar, heladeras, televisores, lavarropas, etc. .... hasta 30 %
Los Gobelinos S. A. C. I. y A. Florida 125. Sección Electro Hogar (excepto mercaderías con descuentos y liquidaciones). En las ventas con planes especiales .. 5 %
Contado .... Bonificación a convenir
Mach-1. Florida 1 - Local 2. Grabadores, radios, amplificadores. 5 al .... 10 %
Pugliese y Cía. Uruguay 263 - 5º P. - Of. 56. Parrillas y ollas a presión (Duilia) .... Especial
Testai S. A. Corrientes 536. Artículos eléctricos para el hogar (sobre precio de lista de fábrica, excepto ofertas y/o liquidaciones). Contado .... 20 %

COLEGIALES

Casa Fer. Fco. Lacroze 3579. Muebles colgantes para cocina, ventiladores, estufas, mesas, sillas, etc. .... 10 %
C.I.C.A. S. A. Av. El Cano 3599. Artículos para el hogar .. 20 al 30 %

CONGRESO

Antonio Peyri S. A. C. I. Rivadavia 1959. Artículos para el hogar 5 al .... 25 %
Baltaian Hnos. Callao 202. Artículos del hogar .... 20 % al 40 %
Bazar Dos Mundos. Callao 302. Artículos del hogar (excepto ofertas y/o liquidaciones) ..... 10 %
Casa Colo. Av. Callao 535/41. Grabadores y T.V. .... 20 %
Casa El Gallego. Belgrano 2119. Radios, tocadiscos, artículos de regalos .... 5 %
Casa Panzer S. A. J. E. Uriburu 424. Artículos para el hogar, artefactos eléctricos del hogar. 10 al .... 30 %
Distribuidora Argentina S. R. L. Entre Ríos 265. Artículos del hogar .... 15 al 25 %
Electro Congreso. Pozos 67. Artículos del hogar .... 15 al 30 %
Electrovisión. Entre Ríos 264. Artículos para el hogar ...... 5 %
Elgu. Callao 254. Artículos del hogar, regalos y afines .. 10 al 25 %
Irsa S. A. Entre Ríos 460/464. Heladeras, televisores (Contado) .... Especiales
Malcolm S. R. L. Cangallo 2328. Artículos del hogar, menaje .. 20 %
Orbis Buenos Aires S. A. C. Callao 53. Cocinas, calefones, hornos, heladeras, etc. .... 15 %
Samuel Grinberg. Bmé. Mitre 1983. Radio, televisión .... 10 %
Tele-Garant Americana. Callao 745/49. Artículos del hogar. 10 al 15 %

CONSTITUCION

Bazar Dos Mundos. San Juan 1099. Artículos del hogar (excepto ofertas y/o liquidaciones) 10 %
Manteiga S. A. C. I. F. e I. Lima 1293/95. Artículos para el hogar 10 %

CHACARITA

Isi. Corrientes 6120. Artículos para el hogar, televisores. 10 al 25 %

DARSENA SUR

Maruzzi Hnos. S. R. L. A. Brown 870. Artíc. para el hogar. 10 al 25 %

DEVOTO

Muebles Miranda. Av. Fco. Beiró 5215. Artículos para el hogar 20 %

FLORES

Amoblamientos Ideal. Rivadavia 6230. Artículos del hogar .... 10 %
Casa Duiz. Rivadavia 6640 - Local 34. Artículos del hogar .. 30 %
Rivas y Cía. S. R. L. Av. Gaona 2325. Artículos del hogar, amoblamientos de cocinas .... 30 %
Rizmar S. A. I. C. Juan B. Alberdi 2949. Licuadoras, batidoras, fabricadoras de helados, etc. .. 20 %
Testai S. A. Rivadavia 6670. Artículos eléctricos para el hogar (sobre precio de lista de fábrica, excepto ofertas). Contado .. 20 %

LINIERS

Edison S.A.C.I. Rivadavia 11342/56. Artículos para el hogar. 25 al 30 %
Sanargo. Rivadavia 11150. Heladeras, aire acondicionado, lavarropas, televisores, artículos para el hogar .... 10 al 30 %

MONTSERRAT

La Meridional S. A. San José 460. Artículos del hogar .... 30 %
Repuestos Pompeya. Piedras 713. Artículos del hogar .... 5 %
Repuestos para artículos d/hogar 10 %
Semiconductores S. H. Alsina 1761. Artículos electrónicos para el hogar .... 10 %

NUEVA POMPEYA

Garibotti y Cía. S. A. Av. Sáenz 713. Artículos para el hogar (sobre precio de lista). Contado .. 25 %

ONCE

Electro 11. Alberti 11. Artículos del hogar .... 15 %
El Submarino S. R. L. Azcuénaga 334. Artículos para el hogar. Precios mayoristas.
Radio Azcuénaga. Azcuénaga 264. Artículos para el hogar, radios. Precios mayoristas.
Radio Sefton. Pueyrredón 389. Radios, tocadiscos, grabadores. 5 al .... 15 %
Sytor S. A. C. I. F. e I. Rivadavia 2383. Cocinas, artefactos a kerosene, calentadores .... 10 %

ORTUZAR

Sergio J. Rosin S.A. Av. de los Incas 5446/54. Heladeras, televisores, mesas, sillas, amoblamientos de cocinas ..... 15 al 25 %

La Llave de Oro S. A. Av. Fco. Lacroze 4114. Artículos para el hogar .... 10 %
Estereofonía .... 20 %

PALERMO

Las Heras Hogar. Av. Las Heras 3741. Artículos para el hogar (sobre precio de lista) .. hasta 25 %
Waltone. Cánning 2473. Artículos para el hogar, amoblamientos de cocinas .... 15 al 25 %

PARQUE PATRICIOS

Dahoa S. R. L. Caseros 3051. Artículos del hogar, regalos, cristalería, televisores, combinados, grabadores .... 10 %
Manuel Piña S. R. L. Av. Chiclana 3724. Artículos del hogar. 10 al 15 %

PATERNAL

Mauricio Vitis y Cía. S. R. L. Dr. Adolfo Dickman 1375. Artículos para el hogar, cunas y muebles para bebés .... 10 %

RETIRO

Cuiñas y Cía. Suipacha 861. Artículos del hogar .... 10 al 25 %
Sanargo S. A. C. I. F. I. C. Pellegrini 1047. Heladeras, aire acondicionado, lavarropas, artículos del hogar .... 10 al 30 %

SAN CRISTOBAL

Artefa S. A. C. I. F. Entre Ríos 1029. Amoblamientos de cocinas .... 10 al 15 %
Mesas, sillas .... 15 %
Bazar Dos Mundos. Entre Ríos 1199. Artículos del hogar (excepto ofertas y/o liquidaciones) 10 %
Casa Atlantic S. A. C. I. F. I. A. San Juan 2884. Artículos para el hogar (Contado) .... 20 %
Casa La Universal. San Juan 1864. Máquinas de coser, reparaciones, electrificación .... 10 %
Casa Vivona. San Juan 2255. Artículos del hogar .... 10 %
Testai S. A. Entre Ríos 910/24. Artefactos eléctricos para el hogar (sobre precio de lista de fábrica, excepto liquidaciones y/u ofertas). Contado .... 20 %

URQUIZA

Italvisión. Ceretti 2967/71. Artículos del hogar .... 10 %
Radio Wall S. A. Monroe 5183-5231. Artefactos eléctricos para el hogar .... 20 al 35 %

VELEZ SARSFIELD

García Rebón. Rivadavia 8787. Artículos de electrónica ...... 10 %
Artículos del hogar .... 5 %
Muebles Oscar. Rivadavia 8001/5 y 8360. Artículos del hogar (línea blanca), heladeras, licuadoras, T.V., estufas, etc. ...... 10 %
Pelmez Rodi. Rivadavia 8568. Artículos para el hogar, televisores, combinados .. Precio de mayorista

(Continuará)

Impreso en Fabril - Abril 1971
Industria Argentina


NUEVA
A.C.A.
CUBIERTA
ACA
FABRICADA POR GOODYEAR
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
A PRECIOS PARA FOMENTO DEL TURISMO
INFORMESE SOBRE MEDIDAS EN EXISTENCIA
DE
EXTRAORDINARIA
DAD Y EL
S NUEVO DISEÑO
SIVAMENTE A SOCIOS HASTA 4 UNIDADES CONTRA PRESENTACION DE CARNET
OTRO POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO PARA SOCIOS

